Deutschland auf den hochstrassen des weltwirtschaf...

Arthur Dix

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Class

Google

Digitized by Google

Deutſchland auf den Hochſtraßen

des

Weltwirtſchaftsverkehrs.

Von

Arthur Dix.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Jena,
Verlag von Guſtav Fiſcher.
1901.

Digitized by Google

HF 3566
.D5

GENERAL

Alle Rechte vorbehalten.

Digitized by Google

Herrn **Dr. Kurt Jahn**

Berlin.

Lieber Freund!

Gern hätte ich Dir dieses Buch in alter Freundschaft zugeeignet; doch da ich Dir dann zum Teil Deine eigene Arbeit widmen würde, so bleibt mir nur übrig, Dir auch vor dem Leser herzlichst zu danken für die freundliche Mitwirkung, durch die Du mich so bereitwillig unterstützt hast. Wie Du vor zwei Jahren zu meinem Sammelwerk über den „Egoismus" zwei der besten Beiträge beigesteuert, so bist Du mir auch jetzt wieder bei der Bearbeitung des überreichen Materials in einer Weise zu Hilfe gekommen, für die ich Dir um so mehr Dank schulde, als es mir neben der ausgedehnten Tagesarbeit des Berufs wohl kaum möglich gewesen wäre, das kleine Werk ohne Deine wesentliche Beihilfe bei der Ueberarbeitung einzelner Abschnitte in angemessener Zeit fertigzustellen. Wenn es mir trotz dieser dankenswerten Unterstützung nicht gelungen ist, das gesteckte Ziel so vollständig zu erreichen, wie ich es wohl gewünscht hätte, so erklärt sich das hauptsächlich aus der bei unserer gemeinsamen Arbeit oft genug beklagten Sprödigkeit des statistischen Materials — sind doch die Angaben aus verschiedenen Zeiten und verschiedenen Ländern oft auf so verschiedenen Grundlagen aufgebaut, daß ganz schlüssige und unbedingt zuverlässige Vergleiche nicht immer im Bereich der Möglichkeit liegen. Schließlich sollte ja auch nur ein allgemeiner Ueberblick unter Hervorkehrung einiger Punkte von besonderem Interesse geboten werden, nicht aber ein nach allen Seiten vollständig abgerundetes und in allen Einzelheiten scharf ausgeführtes Bild. Dazu bedürfte es einer Arbeit von

103637

Digitized by Google

Jahren, deren Resultat den Nachteil haben müßte, daß es im Augenblick des Abschlusses bereits veraltet wäre. Der kundige Leser wird, so hoffe ich, mit diesen Verhältnissen rechnen und die kleinen Skizzen als das nehmen, was sie sein sollen. Wenn sie dazu beitragen, das Interesse und Verständnis für die deutsche Weltstellung, für einen wichtigen Teil der äußeren Bedingungen, unter denen die deutsche Volkswirtschaft arbeitet, und die für unsere Zukunft sich daraus ergebenden Aufgaben weiter zu verbreiten und zu fördern, so würde ich unsere Arbeit als reichlich gelohnt betrachten. Den Blick des Volkes zu schärfen für die Bedeutung unserer Beziehungen auf den Hochstraßen des weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Verkehrs, für ihre Vorteile so gut wie für ihre möglichen Gefahren, ist eine Aufgabe, an deren Erfüllung nicht genug Kräfte mitwirken können — handelt es sich doch um nichts geringeres, als um die deutsche Zukunft.

Berlin, am Krönungstage 1901.

In treuer Freundschaft

Dein

Arthur Dix.

Digitized by Google

„So viel ist gewiß: gelänge ein Durchstich (der Landenge von Panama) derart, daß man mit Schiffen von jeder Ladung und jeder Größe durch solchen Kanal aus dem Mexikanischen Meerbusen in den Stillen Ozean fahren könnte, so würden daraus für die ganze zivilisierte und nichtzivilisierte Menschheit ganz unberechenbare Resultate hervorgehen. Wundern sollte es mich aber, wenn die Vereinigten Staaten es sich sollten entgehen lassen, ein solches Werk in ihre Hände zu bekommen. Es ist vorauszusehen, daß dieser jugendliche Staat, bei seiner entschiedenen Tendenz nach Westen, in dreißig bis vierzig Jahren auch die großen Landstrecken jenseits der Felsengebirge in Besitz genommen und bevölkert haben wird. Es ist ferner vorauszusehen, daß an dieser ganzen Küste des Stillen Ozeans, wo die Natur bereits die geräumigsten und sichersten Häfen gebildet hat, nach und nach sehr bedeutende Handelsstädte entstehen werden, zur Vermittelung eines großen Verkehrs zwischen China nebst Ostindien und den Vereinigten Staaten. In solchem Falle wäre es aber nicht bloß wünschenswert, sondern fast notwendig, daß sowohl Handels- und Kriegsschiffe zwischen der nordamerikanischen westlichen und östlichen Küste eine raschere Verbindung unterhielten, als es bisher durch die langweilige, widerwärtige und kostspielige Fahrt um das Kap Horn möglich gewesen. Ich wiederhole also: Es ist für die Vereinigten Staaten durchaus unerläßlich, daß sie sich eine Durchfahrt aus dem Mexikanischen Meerbusen in den Stillen Ozean bewerkstelligen, und ich bin gewiß, daß sie es erreichen.

Digitized by Google

„Dieſes möchte ich erleben; aber ich werde es nicht. Zweitens möchte ich erleben, eine Verbindung der Donau mit dem Rhein hergeſtellt zu ſehen. Aber dieſes Unternehmen iſt gleichfalls ſo rieſenhaft, daß ich an der Ausführung zweifle, zumal in Erwägung unſerer deutſchen Mittel. Und endlich drittens möchte ich die Engländer im Beſitz eines Kanals von Suez ſehen. Dieſe drei großen Dinge möchte ich erleben, und es wäre wohl der Mühe wert, ihnen zuliebe es noch einige fünfzig Jahre auszuhalten.“

Goethe.
(1827.)

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

Vorwort III

Inhalt VII

Litteratur-Verzeichnis IX

Einleitung:

Hochstraßen des Weltverkehrs 3

Deutschland und das Weltmeer:

Wachsen und Wandern des deutschen Volkes 13

Preußen-Deutschlands Weg zum Weltmeer 29

Deutschlands Anteil am Weltwirtschaftsverkehr 34

Deutschlands Schiffbau 41

Die deutsche Reederei 50

Die Zukunft des deutschen Seehandels 61

Deutsche und fremde Schiffahrtspolitik 69

Deutschland im überseeischen Nachrichtendienst 78

Deutschland und die Hauptwege des Weltverkehrs:

Deutschland in den europäischen Meeren:

a) Die deutsche Schiffahrt in der Ost- und Nordsee 87

b) Deutschland im Mittelmeer 94

Deutschland und die Erschließung Asiens für den Weltverkehr:

a) Bestehende und projektierte Eisenbahnen in Asien 98

b) Die sibirische Bahn 100

c) Die westasiatischen Bahnen 107

Der deutsche Handelsverkehr in der Straße von Malakka 114

Deutschland in den ostasiatischen Gewässern 118

Deutschland in der Südsee 127

Der mittelamerikanische Kanal 133

Deutschland und die Vereinigten Staaten 145

Die deutschen Interessen in Mittel- und Südamerika 152

Deutschland und Afrika:

a) Der deutsch-afrikanische Handelsverkehr 165

b) Afrikanische Eisenbahnen und Eisenbahnpläne 176

Digitized by Google

Seite

Der Anteil am Weltwirtschaftsverkehr und die innere Lage:

Inland- und Auslandmarkt 185

Handels- und Zahlungsbilanz 190

Ein Hauptartikel des Weltwirtschaftsverkehrs 194

Weltwirtschaftliche Beziehungen und soziale Frage. — Weltpolitik und Sozialpolitik 200

Berichtigungen 214

Sachregister 215

Digitized by Google

Litteratur-Verzeichnis.

(In diesem Verzeichnis haben nur die wichtigeren Werke aus der einschlägigen Litteratur der letzten Jahre Erwähnung gefunden, die bei Abfassung einzelner Abschnitte berücksichtigt worden sind. Von einer Aufreihung der zahlreichen Schriften über Deutschlands Seehandel und Seemacht, die in der Zeit der beiden Flottengesetze entstanden sind, wurde Abstand genommen; eine solche findet sich übrigens bereits in dem letzten Band der „Nauticus"-Schriften.)

Amtliche Statistik des Deutschen Reiches.
Konsularberichte und Statistik verschiedener Staaten.
Drucksachen des Deutschen Reichstags.
Handelskammerberichte der deutschen Seestädte.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften.
Jahresberichte der Werften, Reedereien ꝛc.
Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. London, jährlich.
Nauticus-Schriften, Berlin 1898/1900.
Handels- und Machtpolitik, herausgegeben von der Freien Vereinigung für Flottenvorträge, Stuttgart 1900.

Adler, G., Die Zukunft der sozialen Frage, Jena 1900.
Basch, J., Die wirtschaftliche Weltlage, Berlin 1890 ff.
van der Borght, Handel und Handelspolitik, Leipzig 1900.
Borgius, 1903, ein handelspolitisches Vademecum, Berlin 1900.
Cohn, Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens, Stuttgart 1898.
Development of commercial, industrial, maritime and trafic Interests, London 1899.
Dix, Die Völkerwanderung von 1900, Leipzig 1898.
Dix, Wurzeln der Wirtschaft, Leipzig 1899.
Economic Position of the German Empire, London 1900.
Ehrenberg, Der Handel, Jena 1897.
v. d. Goltz, Anatolische Ausflüge, Berlin 1897.
v. Götzen, Durch Afrika von Ost nach West, Berlin 1899.
Industrie, Handel und Flotte, Volkswirtschaftlicher Atlas, Braunschweig 1900.
Jannasch, Ratschläge für Auswanderer nach Süd-Brasilien, Berlin 1898.
Krahmer, Sibirien und die große sibirische Eisenbahn, Leipzig 1897.
Kranel, Deutsche Interessen in Brasilien, Hamburg 1900.
Kutzen, Das Deutsche Land, Breslau 1900.
Lamberg, Brasilien, Leipzig 1899.
Leuschau, Deutsche Kabellinien, Berlin 1900.
Leyser, Deutsches Kolonistenleben im Staate Santha Catharina, Hamburg 1900.

Digitized by Google

The Nicaragua-Canal, the Gateway between the Oceans. Publ. by Authority of the Chamber of Commerce of San Francisco.
v. Roſtitz, Die Lage des Arbeiterſtandes in England, Jena 1900.
The Progress of British Merchant Shipping, London 1899.
Ratzel, Politiſche Geographie, München 1897.
Ratzel, Das Meer als Quelle der Völkergröße, München 1900.
Rohrbach, In Turan und Armenien, Berlin 1898.
Schäfer, Deutſchland zur See, Jena 1897.
Schanz, Streifzüge durch Oſt- und Südafrika, Berlin 1900.
Schneider, Die deutſche Bagdadbahn, Wien 1900.
Schriften der Centralſtelle für Vorbereitung von Handelsverträgen, Berlin.
Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Leipzig.
Steffen, England als Weltmacht und Kulturſtaat, Stuttgart 1899.
Südafrika und der Handel Deutſchlands, Dresden 1900.
Wiedenfeld, Die ſibiriſche Bahn, Berlin 1900.

Digitized by Google

Einleitung.

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Hochstraßen des Weltverkehrs.

Friedrich List nennt die See die Hochstraße des Erdballs. Auf dieser Hochstraße wird der bei weitem überwiegende Teil des wirtschaftlichen Verkehrs zwischen den Völkern vermittelt. Weltverkehr ist zum größten Teil Seeverkehr, die Weltwirtschaft stützt sich auf den Warenaustausch über die Meere. Die Kultur-, Wirtschafts- und Völkergeschichte läßt sich betrachten als eine Geschichte des Vordringens auf den Wasserstraßen. Auf diesem Wege vollzieht sich die Ausdehnung des internationalen Güteraustauschs, die Machterweiterung der vorherrschenden Nationen und die Uebertragung ihres Kulturstandes auf Länder mit untergeordneter Bevölkerung.

In jenem Abschnitt der Menschheitsgeschichte, den wir vorwiegend als „Weltgeschichte" zu betrachten gewohnt sind, sehen wir die Ausdehnung von Kultur, Handel und Macht über den Wasserweg zunächst namentlich im östlichen Teile des Mittelmeeres, später in der Ausdehnung über das ganze Mittelmeer. Es genügt, an die kolonisierenden Griechen, an das vom Mittelmeer ausgehende Weltreich der Römer, für spätere Jahrhunderte etwa an die Mauren in Spanien zu erinnern. Dann, nach der beispiellosen Erweiterung der Geschichtswelt durch die That des Columbus, nach der Erschließung völlig neuer, ungleich ausgedehnterer Wasserwege, kommt die Zeit des Fortschreitens über den großen Raum der Oceane, die Kolonialgeschichte der Spanier und Portugiesen, der Holländer und Engländer. Hatten einst Seemacht und Seehandel den Athenern blühenden Reichtum und die Möglichkeit zur höchsten Entfaltung ihrer herrlichen Kräfte gegeben, hatte sich einst um Seemacht und Seehandel das eine Weltepoche entscheidende Ringen zwischen Rom und Carthago bewegt, so entscheiden Seemacht und Seehandel jetzt über die Weltherrschaft der an den Atlantischen Ocean grenzenden Staaten.

Alle Schranken, die der menschlichen Bewegungsfreiheit auf dem Meere gesetzt waren, sind gebrochen durch das Zeitalter des Dampfes. Unbegrenzt stehen alle Meere offen, ein Weltverkehr von ungeahnter Ausdehnung erstreckt sich über das Atlantische Meer, die erste Handelsmacht der Welt stützt ihren Reichtum wesentlich auf ihre Stellung im Indischen Ocean, und tiefgreifende

Digitized by Google

Entscheidungen fallen an den fernen Küsten des Großen Oceans, der sich immer mehr zu einer Hauptstraße des Weltverkehrs herausbildet.

Alle großen Kulturstaaten sind, zum mindesten in ihrem eigentlichen Kern, Länder der gemäßigten Zone, dicht bevölkerte Länder, die wesentliche Teile des Bedarfs ihrer Bevölkerung vom eigenen Boden schlechterdings nicht zu decken vermögen. Der Kulturbedarf des Volkes erfordert unbedingt große Massen tropischer Erzeugnisse, die Dichtigkeit der Bevölkerung erfordert aus fremden Ländern Zuschüsse zur eigenen Produktion von Rohstoffen, Hunderttausende von Arbeitskräften erfordern die Zuführung fremder Arbeitsmaterialien und einen über das eigene Land hinausgehenden Absatzmarkt.

Ein europäisches Kulturland ohne Anteil an dem wirtschaftlichen Verkehr über die Meere ist heute undenkbar. Auch wenn es keinen unmittelbaren, aktiven Anteil am Seehandel hat, so bedarf es doch unbedingt der Uebermittelung von Waren des Seehandels durch andere Länder. Nur verhältnismäßig geringe Mengen des internationalen Warenaustausches bewegen sich über die Landgrenzen. Man schätzt sie auf höchstens ein Fünftel des gesamten Welthandels, und zwar entfällt dieses Fünftel vornehmlich auf den Verkehr über die Landgrenzen zwischen europäischen Nachbarstaaten.

Da die Stellung eines Staates in der Weltpolitik bedingt ist durch seinen Anteil an der Weltwirtschaft, dem Welthandel und durch die militärisch-politische Sicherung dieses Anteils, so ist das Meer auch die Hochstraße für die weltpolitischen Beziehungen. Die Weltmachtpolitik ist eng gebunden an die Beherrschung der weltwirtschaftlichen Hochstraßen. Nun beschränken sich aber die Hauptwege des Weltverkehrs nicht auf das offene Meer; bisher getrennte Verkehrskreise werden, wenn ein übermächtiges Verkehrsbedürfnis sich geltend macht, durch künstlich geschaffene Wege verbunden. Seegewaltige Völker überwinden die hemmend zwischen Meer und Meer tretenden Landengen und schaffen dem Welthandel neue Bahnen, der Weltwirtschaft neue Grundlagen, der Weltmacht neue Stützpunkte.

Uralt sind die Bestrebungen, derartige Verbindungswege zu schaffen. Es sei nur erinnert an die Pläne der Aegypter, das Nilthal mit dem Indischen Ocean zu verbinden, die Pläne der Griechen, die Landenge von Korinth durch einen Kanal zu überwinden, sowie auch die Pläne zur Schaffung eines Seeweges zwischen den beiden Küsten Amerikas durch die berühmte Suche nach der ostwestlichen Durchfahrt. Die Ausführung blieb späteren Zeiten vorbehalten. Der alte Elb-Trave-Kanal war ein bescheidener Anfang zur leichteren Verbindung zweier Meere; der Kaiser-Wilhelm-Kanal ist ihm gefolgt, und eine zeitgemäße Umgestaltung des Elb-Trave-Kanals diesem an die Seite getreten. Der Suez-Kanal erfüllte in großartigstem Maße alte Wünsche und

Digitized by Google

wurde zum ersten wahrhaft bedeutenden künstlichen Weltschiffahrtswege, der seinesgleichen auch in ferner Zukunft kaum finden dürfte; die Wasserverkehrsstraße zwischen den amerikanischen Küsten, einst am Nordrande gesucht, dürfte über kurz oder lang nach vielen gescheiterten Plänen nun doch endlich in Mittelamerika geschaffen werden: dazu kommt eine neue Verbindung des Atlantischen Oceans mit dem Mittelmeer durch den geplanten französischen Seekanal und eine Straße von der Ostsee zum Schwarzen und Mittelmeer durch den gleichfalls geplanten großen russischen Kanal.

Die Beherrschung der großen Wasserstraßen und der Knotenpunkte des Weltverkehrs verleiht der Nation, die sie in sicheren Händen hält, ein ungeheueres Uebergewicht. Heute steht England mit seinem Suezkanal, dessen Bau es einst so eifrig hintertrieben, einzig da — ohne der zahllosen von ihm beherrschten Knotenpunkte nach dem Muster von Gibraltar, Aden, Honkong, Singapore, Kapstadt u. s. f. zu gedenken. Ob dieser außerordentliche Vorsprung jemals eingeholt werden kann, solange überhaupt Englands Vorherrschaft zur See besteht, muß füglich bezweifelt werden. Eine andere Frage ist es, ob der englischen Alleinherrschaft hier oder dort durch die Schaffung neuer Wege etwas Abbruch gethan werden kann.

Neben den großen Wasserstraßen beginnt in unseren Tagen auch aufs neue die Anlage gewaltiger Verkehrsstraßen über Land. Und wie der erste große Seekanal zugleich berufen scheint, dauernd der wichtigste zu bleiben, so ist auch die erste Rieseneisenbahn, die ihre amerikanischen Vorläufer weit hinter sich läßt, zugleich das großartigste Unternehmen, das in dieser Art nur irgend gedacht werden kann. An wirtschaftlicher Bedeutung freilich steht sie weit hinter dem Suezkanal zurück; als politisches Werkzeug des größten mit England im Wettbewerb um die Weltmachtstellung stehenden Staates aber ist sie doch von hoher Bedeutung — eine neue Hochstraße der Weltpolitik, auf der die russischen Riesenkräfte sich vereinigen, die ost- und mitteleuropäischen Staaten einen schnelleren Weg nach dem heißumworbenen ostasiatischen Felde finden als England.

Und neue Pläne großer Landstraßen tauchen auf und beginnen greifbare Gestalt anzunehmen. Da ist zunächst wieder Rußland, das nicht ruhen wird, bevor es der Straße nach dem Großen Ocean auch einen Anschluß an den Indischen Ocean gegeben haben wird: den Weg durch Persien nach Bender Abbas zu schaffen, ist nach der Vollendung der sibirischen Bahn Rußlands nächstes Ziel auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Neben dieser Ueberlandstraße von der Ostsee zum Indischen Ocean steht eine zweite, wenn auch weniger einheitliche. Einen neuen Anschluß gilt es zu schaffen von Europa nach Indien, unter Umgehung des Suezkanals, aufs neue die uralte Völker-

Digitized by Google

brücke zu schlagen zwischen Ost und West, den Weg durch Anatolien, Syrien und Mesopotamien neu zu bahnen. Auch die Bagdadbahn — von Haidar Pascha über Bagdad nach Basra — auch sie ist, oder sollte doch sein eine weltpolitische Hochstraße. Freilich — eine einheitliche politische Beherrschung des zweiten Weges aus dem Herzen Europas, des Donauweges, der Bagdadbahn und des Persischen Meeres — sie ist nur ein schöner Traum. Aber immerhin wäre es schon ein großer Gewinn, wenn wir wenigstens, da jener Traum heute doch nicht zu erfüllen ist, wirtschaftlich die Vorherrschaft auf diesem Wege behaupten könnten. An der Aussicht wenigstens müssen wir festhalten. Mit Recht wurde vor einigen Monden der erste direkte Eilzug von Breslau nach Konstantinopel in Schlesien so froh begrüßt — der Weg soll dereinst weiter führen ans Persische Meer, nach Indien, Ostasien.

Um den Weg aus der Südostecke Europas nach dem Indischen Meer und Ostasien, eine der wichtigsten Hochstraßen des weltwirtschaftlichen Verkehrs, sind die führenden Mächte Europas unablässig bemüht. Zuerst auf dem Posten war Frankreich mit dem Bau des Suez-Kanals; England aber verstand es, diese Straße in seine Hand zu bekommen und sich zugleich den Reserveweg über das Nilthal und die Uganda-Bahn zu sichern. Um den östlichen Nebenweg stritten Rußland, England, Frankreich und Deutschland. Heute steht Rußland im Begriff, ihn sich weiter östlich durch Persien zu bahnen, während Deutschland im Verein mit Frankreich sich anschickt, den näheren Weg über das Thal des Euphrat und Tigris zum Persischen Meer auszubauen.

Auch eine andere Stelle, an der eine neue weltpolitische Hochstraße geschaffen werden soll, wurde schon erwähnt. Der Plan des Nicaraguakanals nimmt immer greifbarere Gestalt an. Hier giebt es keine „Reservewege", wie sie neben dem Suezkanal in Gestalt der drei neuen Straßen: von Rußland durch Persien, von den Dardanellen über Bagdad zum Persischen Meer und von der Nilmündung stromaufwärts und über die Ugandabahn geschaffen werden. Hier erwachsen den am Weltwirtschaftsverkehr hauptsächlich beteiligten Staaten andere Aufgaben, von denen später noch im Zusammenhang zu sprechen sein wird.

Weltpolitik ohne gesicherte und wohlgestützte Teilnahme an den Hochstraßen des weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Verkehrs ist ein Unding. England hat seinen Suezkanal und seine Herrschaft über die wichtigsten Knotenpunkte an allen Meeren; Rußland hat seine sibirische Bahn und steht vor der Errichtung seiner persischen Bahn, Amerika vor der seines Nicaraguakanals. Die Beherrschung dieser großen Verkehrsstraßen wird für die drei Länder zu einem hochbedeutenden politischen Faktor, zu einem Vorsprung, mit dem die

Digitized by Google

anderen mit dem Welthandel und den Welthändeln verwachsenen Staaten zu rechnen gezwungen sind.

Weltmacht, Welthandel und Weltverkehr — das sind drei in engem Zusammenhang miteinander stehende spezifisch moderne Erscheinungen, die ihresgleichen an Ausdehnung in der Weltgeschichte nirgends finden. Eine Weltmacht von annähernd 30 Millionen Quadratkilometern, einen Welthandel im jährlichen Wert von etwa 75 Milliarden Mark, einen Weltverkehr, in dem sich zu diesem Güterverkehr eine entsprechende Summe von Mitteilungen durch Schrift, Druck und Telegraph, sowie von reisenden Menschen gesellt, hat es nie zuvor gegeben und konnte es nicht geben, bevor der Mensch Dampf und Elektrizität in seinen Dienst gestellt und durch beide alle räumlichen und zeitlichen Hindernisse, insbesondere die riesigen Flächen der Weltmeere überwunden hatte. Eisenbahn und Telegraph, Dampfschiff und Kabel sind die Werkzeuge, durch die der moderne „homo sapiens“ sich alle Teile der Erde erschlossen und unterworfen hat — sie sind zugleich hervorragende Werkzeuge politischer Macht und die besten Waffen eines neuzeitlichen Staates im Kampfe um die Teilung der Welt. Aus dem engen Rahmen der Binnenmeere hat sich der Weltverkehr immer weiter über die großen Oceane ausgedehnt. Die Weltgeschichte, einst auf einen Winkel des Mittelmeeres beschränkt, dann die Geschichte des Mittelmeeres, ist zur Geschichte des Atlantischen Oceans geworden und erstreckt sich heute bereits über das ganze Weltmeer, die Riesenflächen des Großen und Indischen Oceans werden zum Schauplatz welthistorischer Entscheidungen.

Als die wichtigsten Hochstraßen des Weltverkehrs müssen heute die Linien von der Nordsee und dem Aermelkanal nach Nordamerika, demnächst nach Mittel- und Südamerika und durch das Mittelmeer nach Indien und Ostasien betrachtet werden. Dazu kommt der Verkehr aus dem Mittelmeer nach Nord- und Südamerika, der Mittelmeerverkehr selbst u. s. w. In Europa zersplittert sich der Verkehr über ungezählte Einzelstrecken, wenn auch gewisse Transversallinien besonders hervortreten. In Nordamerika konzentriert er sich auf den den Erdteil durchquerenden Eisenbahnlinien. Immer aber bleibt für die großen Warenumsätze auf den internationalen Verkehrsstraßen das Meer der wichtigste Verbindungsweg.

Wenn man die Kultur- und Wirtschaftsgeschichte betrachten kann als eine Geschichte der Ausbreitungen an den Wasserstraßen in immer breitere Räume, so war es wohl die markanteste Erscheinung an der Jahrhundertwende, daß der Große Ocean merkbar in die Weltgeschichte eingerückt ist. An den Gestaden der ihm zugehörenden ostasiatischen Meere ringen die Völker dreier Erdteile, vollzieht sich der welthistorische Kampf zwischen westeuropäischer

Digitized by Google

Kultur und ostasiatischer Abschließung. In den Gewässern Ostasiens suchen die verschiedenen europäischen Länder ihre Handelsflaggen immer stärker zu entfalten, an ihren Küsten gründen sie Stationen, schaffen sie Interessensphären oder gewährleisten sie einander die offene Thür. Die Inseln in dem fernen Weltmeer sind zu einem heißumworbenen Objekt geworden. England, die Vereinigten Staaten und Deutschland haben auf ihnen neue Stützpunkte gewonnen. Neue Dampferlinien verbinden jene Einlande, neue Kabel ziehen sie in den internationalen Nachrichtendienst hinein. Noch wichtiger wird ihre Rolle, wenn erst der heute von den Vereinigten Staaten mit so großem Eifer betriebene Plan einer Kanalverbindung durch Mittelamerika zwischen dem Atlantischen und dem Großen Ocean durchgeführt sein wird. Dann wird der Große Ocean in bisher ungeahntem Maße zu einer Weltverkehrsstraße, zu einem Tummelplatz der Schiffe aller seefahrenden Nationen, vielleicht zu einem Schauplatz schwerwiegender, blutiger Entscheidungen mit der Waffe werden.

Wer die weltgeschichtlichen Ereignisse überblicken und den Pulsschlag seiner Zeit fühlen will, der darf dieses Aufrücken des größten Weltmeeres zu einer Hochstraße des Weltverkehrs, zu einem neuen Felde des allgemeinen Wettbewerbes und zu einer künftigen Wahlstatt nicht außer Acht lassen. Das Jahr 1900 bildet in dieser Beziehung, wie gesagt, einen markanten Abschnitt. Die Vorgänge in Ostasien auf der einen Seite, die Vorgänge in den Vereinigten Staaten auf der andern belegen dies. Denn in den Vereinigten Staaten hat durch die Wiederwahl des Präsidenten Mac Kinley das Volk dargethan, daß es entschlossen ist zum thatkräftigen Eingreifen in die Weltpolitik und besonders auch zur Machtentfaltung im Großen Ocean. Diese Richtung der amerikanischen Politik bekunden sehr deutlich auch die großen Gesetze, mit denen man sich drüben im letzten Jahre beschäftigt hat; da war in erster Linie die Vorlage über den mittelamerikanischen Kanal, der den Weg von der ostamerikanischen Küste nach dem Großen Ocean öffnen soll; da war ferner eine neue umfangreiche Flottenvorlage, die besondere Rücksicht nahm auf die Machtentfaltung an den Küsten Ostasiens und an den Inseln im Großen Ozean; da war endlich eine Vorlage zur Hebung der amerikanischen Handelsflotte durch überaus reich bemessene Subventionen, deren größter Teil bezeichnenderweise auf die Westküste, die Handelsschiffahrt im Großen Ocean, entfallen soll. Das alles sind gewichtige Merkmale für das Heranbrechen einer Zeit, in der Weltverkehr, Weltwirtschaft und nicht zuletzt auch Weltpolitik in hohem Grade und jedenfalls weit mehr als je zuvor mit dem Großen Ocean und seinen Küstenländern zu rechnen haben werden. Das Eintreten des Großen Oceans in die Weltgeschichte, die Herausbildung einer neuen Hochstraße des Weltverkehrs zwischen Amerika, Asien,

Digitized by Google

Australien und den oceanischen Inseln, einer Hochstraße, die vielleicht in absehbarer Zeit auch einen Teil des Verkehrs von Westeuropa nach Ostasien und Australien auf sich ziehen wird, einer Straße, deren Benutzung die Konkurrenzverhältnisse zwischen Amerika und Europa auf dem östlichen Markt völlig zu verschieben geeignet ist, sie markiert einen heranbrechenden neuen Abschnitt der Weltgeschichte, in dem vielleicht die wichtigsten wirtschaftlichen und politischen Entscheidungen auf diesem ungeheuren neuen Tummelplatz der Völker fallen werden.

Entsprechend der Ausdehnung des wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Lebens über immer weitere Räume dehnen sich auch die Verkehrswege und Verkehrsmittel in immer wachsendem Maße aus. Den Weltstaaten von 300 Millionen Einwohnern, dem Welthandel von 75 Milliarden Mark jährlichen Wertes, den Weltflotten von Millionen Tonnen und den Weltstädten von Millionen Bürgern entsprechen die neuen Weltstraßen von Tausenden von Kilometern Länge. Ueber die großen Kontinente spannen sich Schienenwege von bisher nie gekannter Ausdehnung, und wo zwischen den Weltmeeren sich Verkehrshindernisse erheben, da werden sie durch des Menschen rastlose Hand beseitigt. Weltkanäle erschließen den Verkehr zwischen den Meeren und treten an die Seite der großen natürlichen Meeresstraßen, in denen der Weltverkehr sich konzentriert, wie in der Straße von Dover, von Gibraltar, der Straße von Malakka. Soll dem ersten großen Werk dieser Art, das den Weltverkehr zur See in neue Bahnen lenkte, dem Suezkanal, in Zukunft der mittelamerikanische Kanal an die Seite treten, so soll auf dem Festlande der Bau der sibirischen Riesenbahn eine neue Verbindung mit Ostasien, einen neuen Weg von Europa zum Großen Ocean schaffen. Der neue Weltverkehr fordert neue Bahnen, das Dampfschiff und das elektrische Kabel haben alle Lande erschlossen und eng verbunden; neue Wege sind beschritten, neue müssen gebahnt werden. Weltbahnen und Weltkanäle öffnen neue Verbindungen, geben dem Welthandel und der Weltpolitik neue Werkzeuge und helfen die Weltkarte umgestalten. Wer sie am besten zu benutzen weiß, dem fällt auf der neuen Weltkarte der günstigste Platz zu.

Wir Deutschen dürfen unser Auge dem Ausblick auf die kommende weltpolitische Lage, auf die neuen Fragen des Weltverkehrs, die neuen Bedingungen des Welthandels, die neuen Brennpunkte der Weltmachtinteressen nicht verschließen. Jahrhundertelang hat Deutschland in der Kleinstaaterei seine Kräfte zersplittert; nun es zur europäischen Großmacht geworden ist, und das langersehnte Ziel endlich erreicht hat, fällt es in der Genugthuung hierüber schwer, sich der Erkenntnis hinzugeben, daß inzwischen schon wieder eine größere Aufgabe der Erfüllung harrt, und daß wir wieder nur eine

Digitized by Google

untergeordnete Macht sein sollten, wenn wir uns nicht zu neuen Thaten, zu einer abermaligen, höheren Einigung und Sammlung aller Kräfte aufraffen. Ein ruhiges, sorgloses Genießen des Erreichten ist uns nicht beschert; wollten wir uns ihm hingeben, wir würden gar bald verlieren, was wir erreicht. Zu lange haben die Deutschen gezaudert, sich zur Großmacht zusammenzuschließen; nun überstürzen sich schier die Aufgaben, und nur zu viele stehen abseits und verstehen diese Welt nicht mehr, die ihr Antlitz so schnell und so gründlich verändert. Darum kann nicht genug geschehen, sie aufzuklären und wieder und immer wieder die veränderte Weltlage zu zeichnen, hinzudeuten auf die Aufgaben des neuen Jahrhunderts, die Lehre aus den neuen Verhältnissen zu ziehen, zu rechnen mit den neuen Straßen, auf denen der weltwirtschaftliche und weltpolitische Verkehr sich bewegen wird und mit der Anspannung der nationalen Kräfte, die zur Erreichung und Behauptung unserer Stellung auf diesen Hochstraßen notwendig ist.

Digitized by Google

Deutſchland und das Weltmeer.

Digitized by Google

Wachsen und Wandern des deutschen Volkes.

Das deutsche Volk wird mit zwingender Notwendigkeit auf die Hochstraßen des Weltverkehrs getrieben durch sein starkes Wachstum, seinen Volksüberschuß, der, zumal bei gleichzeitiger Steigerung der Kulturbedürfnisse, aus den Erträgnissen des eigenen Bodens keine ausreichende Deckung der Lebensbedürfnisse und notwendigen Wirtschaftsgüter ziehen kann. Das Wachstum des Volkes hat entweder zur Folge, daß der Volksüberschuß sich auf die Wanderung in neue Länder begiebt, oder daß er aus fremden Ländern einen Teil der für seinen Unterhalt erforderlichen Produkte bezieht.

Wenn die vollständigen Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 vorliegen werden, so wird sich eine Gesamtbevölkerung des Deutschen Reiches von rund 56 Millionen ergeben. Gegenüber der ersten einheitlichen Volkszählung im Deutschen Reich, die im Jahre 1871 stattgefunden hat, bedeutet das eine Zunahme um rund 15 Millionen, das ist um nahezu zwei Fünftel des alten Bestandes in weniger als drei Jahrzehnten.

Die jährliche Volksvermehrung in Deutschland, zur Zeit der Gründung des Reiches um zwei- bis drei-, dann um fünf-, gegenwärtig aber um sieben-, ja achtmalhunderttausend Köpfe jährlich ist ausschlaggebend für die deutsche Politik im Innern und nach außen. Dieser Kraftzuwachs trieb mit gebieterischer Notwendigkeit zu einer stärkeren Kraftentfaltung nach außen und ermöglichte allein die blühende wirtschaftliche Entwickelung im Innern. Ohne diese starke Volksvermehrung hätte es keine deutsche Kolonial- und Weltpolitik, keinen so bedeutenden Aufschwung der Industrie, keine so geachtete Stellung der deutschen Produktion auf dem Weltmarkt gegeben.

Anderseits aber auch wieder ohne Kolonial- und Weltpolitik, ohne Aufschwung der Industrie, ohne fortschreitende Eroberungen auf dem Weltmarkt keine Fortdauer der starken Volksvermehrung. Hätte die gewaltig vorwärtsstrebende Kraft sich nicht frei entfalten können, so wäre sie verkümmert; die Volksvermehrung wäre zurückgegangen, die Produktion nicht minder, der innere Markt hätte arge Einschränkungen erlitten, von dem deutschen Anteil am Weltmarkt und von der Sicherung der politischen Weltstellung ganz zu schweigen.

Digitized by Google

Die letzte Volkszählung erinnert aufs neue an diesen Zusammenhang; mit der Wucht ihrer Millionenziffern wird sie eine laute Mahnung bilden, an die Fundamente der deutschen Volksentwickelung, an die Grundbedingungen und die notwendigen Folgen des großen Kraftzuwachses zu denken.

Weil das deutsche Volk sich heute um jährlich achtmalhunderttausend Köpfe vermehrt, braucht es für diese überschüssigen Kräfte Raum und Unterhalt. Es mußte sich nach außen erweitern und mußte im Innern seine wirtschaftliche Thätigkeit vermehren. Hätten wir uns auf den früher vorhandenen Raum beschränkt, so hätten wir den ganz überwiegenden Teil der Volksvermehrung an das Ausland verloren, und der Rest wäre arbeitslos gewesen. Die Volksvermehrung hätte bald ein Ende gefunden, unsere Arbeitskraft und unsere Wehrkraft, die Ausbreitung deutscher Sprache, deutschen Geistes, deutscher Schaffenskraft über die Erde hätten sich nicht weiter entwickeln können. Die Volksvermehrung wäre in den Fluch der Übervölkerung, der arbeitslosen und verelendenden, umgeschlagen. Das aber soll nicht eintreten. Das starke Wachstum des deutschen Volkes soll ihm zum Segen, nicht zum Fluch gereichen. Und deshalb müssen wir fortfahren, diesem Wachstum Raum, Luft und Licht zu schaffen. Als Weltmacht und auf dem Weltmarkt müssen wir unsere Stellung behaupten und befestigen, damit die neuen Hände Raum und Gelegenheit zur Bethätigung finden.

Die deutsche Weltpolitik und Wirtschaftspolitik ist bedingt durch die Volksvermehrung; sie ist nur möglich bei anhaltendem Volkszuwachs, da nur dann die Arbeitsfähigkeit, Ausdehnungsfähigkeit und Wehrfähigkeit dauernd wachsen kann — aber sie ihrerseits ermöglicht auch wieder erst die weitere Volksvermehrung, die nachlassen würde, wenn keine günstige Unterkunft und Arbeitsgelegenheit für die neuen Kräfte vorhanden wäre. Durch das Wachstum des deutschen Volkes wird der Einfluß des deutschen Geistes, der deutschen Wirtschaft und des Deutschen Reiches auf der ganzen Erde gestärkt und gesichert; darum ist seine Fortdauer eine Frage der nationalen Zukunft. Um sie zu gewährleisten und zugleich entsprechend auszunutzen, muß Deutschland fortfahren, eine Weltpolitik und eine die nationale Arbeit fördernde Wirtschaftspolitik zu treiben, die unseren überschüssigen Menschenkräften Raum und ihrer Arbeit einen sicheren Markt bietet und ihre weitere gesunde Vermehrung nicht beeinträchtigt.

Das Wachstum war nur möglich Hand in Hand mit einer aufsteigenden wirtschaftlichen Entwickelung. Nur wenn die wesentlich vermehrte Zahl der arbeitenden Hände Beschäftigung fand, konnte die Volksvermehrung in diesem Maße fortdauern. Das Volkswachstum drängte zu intensiverer Beteiligung des Landes an der Gütererzeugung und dem Güterabsatz auf dem Weltmarkt;

Digitized by Google

das Volkswachstum machte es notwendig, daß Deutschland in immer engere Beziehungen zu dem großen Weltwirtschaftsverkehr trat; die steigenden Bedürfnisse der zunehmenden Volkszahl konnten nur befriedigt werden, wenn Deutschland seine Zufuhr an Rohstoffen aus überseeischen Ländern vermehrte, und der ganze Volksüberschuß konnte eine dauernde und lohnende Beschäftigung nur finden, wenn gleichzeitig auch in immer höherem Maße der deutschen Produktion der Absatz auf dem Weltmarkt erschlossen wurde. Das Wachstum des deutschen Volkes erzwang eine Ausdehnungspolitik und eine stärkere Beteiligung am Welthandel, und diese wieder konnte nicht aufrecht erhalten werden, wenn nicht auch die Volksvermehrung in gleichem Schritt fortdauerte.

Nicht immer und nicht in vollem Maße konnte die steigende Volkszahl auf dem eigenen Boden ein gutes Unterkommen finden, und mit dem Volkswachstum zugleich vermehrte sich die Volkswanderung im eigenen Lande und über seine Grenzen hinaus.

Die Volkswanderung beschränkt sich nun keineswegs auf Deutschland; sie bildet ein wichtiges Stück der Geschichte des 19. Jahrhunderts, das man geradezu ein Jahrhundert der überseeischen Völkerwanderung nennen könnte. Ein gewaltiger Menschenstrom, eine Völkerwanderung, die alle früheren Bewegungen dieser Art weit hinter sich zurückläßt, hat sich in dem abgelaufenen 19. Jahrhundert über das große Weltmeer ergossen. Langsam ist der Strom angeschwollen, dann zu mächtiger, unvergleichlicher Ausdehnung angewachsen, und schließlich hat er begonnen, sich wieder zu verlaufen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß das 19. Jahrhundert durch seine Völkerwanderungen bis auf weiteres einzig dastehen wird in der Weltgeschichte; freilich, der Verkehr von Erdteil zu Erdteil, der Verkehr über die Weltmeere wird weiterhin steigen, aber die Wanderung großer Volksmassen von einem Erdteil nach dem anderen zum Zwecke dauernder Niederlassung und Existenzgründung wird aller Voraussicht nach kaum so bald wieder die Höhe des in den abgelaufenen Jahrzehnten erreichten Maximums erklimmen. Der Personenverkehr über das große Weltmeer wird in steigendem Maße aus einem Ueberfiedeln der Zwischendeckpassagiere zu einer Retourbilletreise der Kajütenpassagiere!

Die Zahl der Auswanderer, die im Laufe des 19. Jahrhunderts Europa verlassen und die Reise über das Weltmeer angetreten haben, muß man auf rund 30 Millionen schätzen. Das entspricht also ungefähr der gesamten Einwohnerschaft des Königreichs Preußen. Man braucht diese Zahl nur zu nennen, um sofort zu verstehen, daß eine Völkerwanderung von ähnlichem Umfang in der Weltgeschichte noch niemals dagewesen ist und daß das abgelaufene 19. Jahrhundert in der That mit mehr Recht als ein früheres den Namen eines Völkerwanderungs-Jahrhunderts beanspruchen kann.

Digitized by Google

30 Millionen ausgewanderte Europäer! Die Zahl wird manchem Leser auf den ersten Blick vielleicht phantastisch erscheinen. Allein man bedenke, daß das nur einen Jahresdurchschnitt von 300 000 ergiebt, während doch um die achtziger Jahre allein in sechs Jahren gegen 1 200 000 Personen, also im Jahresdurchschnitt 200 000, aus Italien nach Amerika gewandert sind; daß die deutsche Auswanderung im Jahre 1881 die Zahl von 221 000 Personen erreichte; daß im Jahre 1891 deutsche Schiffe über 289 000 deutsche und fremde Auswanderer beförderten; und endlich, daß im Jahre 1882 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika gegen 800 000 Personen einwanderten.

Wer sich diese Zahlen vergegenwärtigt, wird trotz der Thatsache, daß die Auswanderung bis gegen die Mitte des Jahrhunderts ungleich geringer war, die obige Schätzung sicherlich nicht für zu hoch halten.

Die Angaben aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sind spärlich und unzuverlässig, namentlich sind wir für die Zeit bis 1820 ganz auf Schätzungen angewiesen. Von 1820—1882 beziffert Mulhall die europäische Auswanderung auf 17—18 Millionen, für 1882—1893 Benkemann auf 9—10 Millionen. Für die Zeit vor 1820 haben wir einen Anhalt in der Thatsache, daß von 1798—1820 rund ¼ Million Menschen in die Vereinigten Staaten einwanderten; von 1893 bis zur Jahrhundertwende werden wir etwa 3 Millionen rechnen müssen, so daß sich für das ganze Jahrhundert die Gesamtzahl von rund 30 Millionen ergiebt.

Betrachten wir nun den deutschen Anteil an dieser großen Auswanderung. Aus Preußen war die Auswanderung bis zu den 1840er Jahren wenig bedeutend. Noch 1842 wurde übrigens die Bestimmung des Allgemeinen Landrechts in Erinnerung gebracht, daß es zur Auswanderung einer behördlichen Genehmigung bedarf; hinzugefügt wurde damals aber die Bestimmung, daß diese Genehmigung grundsätzlich nur dann zu verweigern sei, wenn es sich um wehrpflichtige Männer handelte. Einige Jahre darauf wurden die Agenten, die die Bevölkerung zur Auswanderung verleiteten, verfolgt, doch trat alsbald, im Jahre 1849, volle Auswanderungsfreiheit ein. Eine neue Beschränkung erfolgte, als im folgenden Jahre durch das viel genannte v. d. Heydtsche Reskript den Auswanderungsunternehmern für Brasilien die Konzession entzogen wurde. Obwohl schon in jenen Tagen die Schaffung eines besonderen Auswanderungsamtes ins Auge gefaßt wurde, widmete die Regierung in den folgenden Jahrzehnten der Auswanderung nur eine äußerst geringe Aufmerksamkeit. Der durch die zunehmende Auswanderung veranlaßte Arbeitermangel in den östlichen Provinzen führte zwar im Jahre 1873 zu lebhaften Erörterungen im Abgeordnetenhause, nach denen dann das Agentenwesen wieder

Digitized by Google

geprüft und die Anweisung ausländischer Auswanderungsagenten verfügt wurde; das damals geplante Reichsauswanderungsgesetz aber ließ ein volles Vierteljahrhundert auf sich warten.

Die Gesamtzahl der Auswanderer aus Deutschland betrug zu Anfang der 40er Jahre durchschnittlich 50 000 jährlich; 1846 stieg sie auf 106 600, im Jahre 1852 auf 162 300. Fortan blieb sie sehr starken Schwankungen unterworfen. Von 1844—1854 betrug sie insgesamt gegen $1^1/_4$ Millionen; dann sank sie beispielsweise auf 40 000 im Jahre 1859, stieg 1872 auf 134 000, sank 1877 wieder auf 24 000, stieg 1881 auf die überhaupt erreichte Höchstzahl von 220 000 und schwankte auch ferner in ähnlichem Maßstabe, bis das letzte Jahrzehnt einen ziemlich gleichmäßigen Rückgang brachte.

Wohl zu unterscheiden ist zwischen den „deutschen" Auswanderern und den über deutsche Häfen Ausgewanderten; einerseits wählt nämlich ein großer Teil der reichsdeutschen Auswanderer den Weg über holländische, belgische, auch französische Häfen, während die aus deutschen Häfen auslaufenden Auswandererschiffe neben der deutschen Auswanderung auch wesentliche Teile der österreichischen und namentlich die sehr zahlreichen russischen Auswanderer befördern. Das Verhältnis ist derart, daß seit 1886 regelmäßig die Zahl der fremden Auswanderer über deutsche Häfen größer war als die der deutschen. Die nachstehende, aus der amtlichen Statistik zusammengestellte Tabelle berücksichtigt

Jahr	Auswanderer	
	Deutsche über deutsche und fremde Häfen	Deutsche und Fremde über deutsche Häfen
1879	35 888	51 763
1880	117 097	149 769
1881	**220 902**	247 336
1882	203 585	231 740
1883	173 616	201 314
1884	149 065	195 497
1885	110 119	155 147
1886	83 225	166 474
1887	104 787	172 462
1888	103 951	187 057
1889	96 070	180 909
1890	97 103	243 291
1891	120 089	**288 225**
1892	116 339	241 595
1893	87 677	169 296
1894	40 964	86 326
1895	37 498	124 300
1896	33 824	121 574
1897	24 631	83 220
1898	20 966	100 978

Digitized by Google

beide Gruppen, sowohl die über deutsche und fremde Häfen ausgewanderten Deutschen, wie die über deutsche Häfen ausgewanderten Deutschen und Fremden während der letzten 20 Jahre.

In den Jahren 1899/1900 ist die Zahl der deutschen Auswanderer wieder auf 23—24 000 gestiegen. Die Uebersicht zeigt nicht nur, welche Höhe die deutsche Auswanderung zu Anfang der 80er Jahre erreicht hat, sondern auch, wie umfangreich die Beförderung fremder Auswanderer durch deutsche Schiffe ist, so daß trotz der beständig und stark gesunkenen deutschen Auswanderung auch heute die deutschen Reedereien einen sehr umfangreichen Auswandererverkehr zu verzeichnen haben. Die Zahl der über deutsche Häfen auswandernden Ausländer war 1890 auf annähernd 200 000 gestiegen, und während deutsche Schiffe im Jahre 1898 nur 17 000 Deutsche über das Weltmeer beförderten, führten sie 84 000 Fremde hinüber. Bis auf einen geringen Bruchteil entfällt dieser Auswandererverkehr auf die beiden größten deutschen Schiffahrtsgesellschaften, dem Norddeutschen Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie, welch' letztere heute überhaupt die größte Reederei der Welt ist, während der Norddeutsche Lloyd in Bezug auf den Personenverkehr alle anderen Reedereien der Welt weit übertrifft. Es ist interessant, den Anteil der größten europäischen Reedereien an der Einwanderung nach New York zu vergleichen, da einmal der Verkehr nach New York den Hauptteil der gesamten europäischen Auswanderung bildet, und andrerseits die Ueberlegenheit der beiden größten deutschen Reedereien auch hier deutlich zum Ausdruck kommt. Es wurden an Passagieren nach New York befördert:

Linie	1895		1897		1900		
	Kajüte	Zwischendeck	Kajüte	Zwischendeck	Kajüte	Zwischendeck	Zahl der Fahrten
Norddeutscher Lloyd	10 805	44 326	15 196	40 415	26 577	92 143	138
Hamburg-Amerika-Linie	10 543	30 141	10 866	17 323	23 655	72 245	122
Cunard (engl.) . .	18 844	21 795	15 196	17 303	20 000	22 751	51
White Star (engl.) .	11 805	44 326	10 104	19 271	14 948	29 370	50
Anchor (engl.) . .	6 604	10 011	6 478	19 372	7 693	22 682	65
American Line (engl.)	16 146	19 580	14 443	11 322			
Compagnie générale transatlantique (franz.) . . .	7 517	14 469	6 044	14 264	8 795	30 643	56

Im Jahre 1900, in dem der Verkehr durch die Pariser Weltausstellung stark beeinflußt war, beförderten ferner:

Digitized by Google

Linie	Kajüte	Zwischendeck	Fahrten
Red Star-Line (Antwerpen)	5 559	31 003	50
Holland-Amerika-Linie (Rotterdam) . . .	5 590	25 940	52
Navigazione Generale Italiana (Mittelmeer)	286	17 265	18
Fabre Line (Mittelmeer)	26	15 653	22
Prince Line (Mittelmeer)	247	13 847	17

Mit Einschluß der kleineren Linien wurden im Jahre 1900 insgesamt 137 852 Kajüt- und 403 491 Zwischendeckpassagiere auf 838 Fahrten von Europa nach New York befördert. An der Vermittlung dieses Verkehrs waren die beiden größten deutschen Linien mit 260 Fahrten, über 50 000 Kajüt- und gegen 165 000 Zwischendeckpassagieren beteiligt. Keine fremde Linie erreichte auch nur annähernd die Hälfte der Ziffern, die der Norddeutsche Lloyd aufzuweisen hat. Auf der ersten Hochstraße des Personenverkehrs über das Weltmeer nimmt die deutsche Flagge also den führenden Platz ein.

Es mag sich hier gleich eine Uebersicht an die Einwanderung in die Vereinigten Staaten während des 19. Jahrhunderts anschließen, nach der alsdann noch die Richtung der deutschen und der gesamten europäischen Auswanderung, die Verteilung der europäischen Auswanderer auf die einzelnen Erdteile und insbesondere auf Nord- und Südamerika zu betrachten sein wird.

Seit der Gründung der Vereinigten Staaten bis zur Gegenwart beträgt die Einwanderung in dieses Land rund 20 Millionen Köpfe. Wenn wir jedes fünfte Jahr seit 1820 herausgreifen, so sehen wir folgendes Bild:

1820 . . .	8 385	1865 . . .	247 453
1825 . . .	10 199	1870 . . .	387 203
1830 . . .	23 322	1875 . . .	227 498
1835 . . .	45 374	1880 . . .	457 257
1840 . . .	84 066	1885 . . .	395 346
1845 . . .	114 371	1890 . . .	455 302
1850 . . .	369 986	1895 . . .	279 948
1855 . . .	200 877	1900 . . .	400 000
1860 . . .	150 237		

Also bis zur Mitte des Jahrhunderts ein rapides Anschwellen der Einwanderung, später erhebliche Schwankungen um die im Jahre 1850 gewonnene Höhe herum; im Jahre 1898 betrug die Einwanderung 229 299 Köpfe; der Höhepunkt war 1882 mit 788 992 Einwanderern erreicht. Selbst diese Zahl ist schließlich unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht einmal so enorm — entspricht sie doch kaum der jährlichen Volksvermehrung, die Deutschland heute auf natürlichem Wege aufzuweisen hat. Immerhin ist eine Vermehrung der Bevölkerung um fast 800 000 überwiegend im besten Lebensalter stehender Menschen durch Einwanderung neben der natürlichen Vermehrung eine außerordentliche und einzigartige Erscheinung von größter Bedeutung.

Digitized by Google

Von großer Wichtigkeit ist die Beteiligung der verschiedenen Nationen an dieser Einwanderung. An der Spitze standen in den Jahren 1851 bis 1860 die Deutschen mit 951 667, ihnen folgten unmittelbar die Iren mit 914 119. In den Jahren 1881—1891 zeigte sich folgendes Verhältnis unter den nach den Vereinigten Staaten Eingewanderten. Es stammten aus:

Irland	655 381
England	640 052
Großbritannien insgesamt .	1 466 426
Deutschland	1 452 052
Schweden-Norwegen. . .	560 483
Italien	307 095
Rußland	265 064
Oesterreich	226 020 u. s. f.

Unter den 62,6 Millionen Einwohnern, die die Vereinigten Staaten im Jahre 1890 zählten, standen neben den im Lande selbst Geborenen die Deutschen mit 2,8 Millionen an der Spitze, es folgten die Irländer mit 1,9 Millionen, die Engländer mit 900 000 und die Schweden mit 480 000.

Zu der Einwanderung in die Vereinigten Staaten stellen die Deutschen auch im letzten Jahre ein viel geringeres Kontingent als früher. Ihre Zahl blieb im Jahre 1900 unter 30 000, während aus Italien 84 000 Personen zuwanderten, ferner galizische Juden in Zahl von 61 000, polnische Juden 47 000, sodann 36 000 Irländer und 32 000 Skandinavier. Im Jahre 1895 stellten Deutsche, Engländer und Franzosen zusammen mit den Skandinaviern noch mehr als die Hälfte der gesamten Einwanderung, 1898 aber nur noch ein Drittel und 1900 nur ein Viertel. Die früher an der Spitze stehende Einwanderung aus den besseren Kreisen der höchst entwickelten deutschen Kulturländer ist vollständig zurückgegangen und die Einwanderung besteht heute fast allein noch aus Personen der unteren und untersten Schichten. Zu bemerken ist übrigens, daß im Jahre 1900 mehr als 18 000 Asiaten in die Vereinigten Staaten einwanderten.

An der gesamten Auswanderung aus Europa sind die vereinigten britischen Königreiche bei weitem am stärksten beteiligt: es liegt das einerseits daran, daß England die erste Kolonialmacht der Welt ist und seinen Bürgern in allen Erdteilen eine gute Stätte bereitet hat, sodann aber auch an den elenden Zuständen in Irland, die dauernd eine unverhältnismäßig große Auswanderung hervorgerufen haben. In gemessenem Abstande folgt die deutsche Auswanderung; in den letzten 20 Jahren ist ihr die früher unbedeutende italienische Auswanderung an die Seite getreten, die jetzt sogar weit über die deutsche hinausgeht; hier bilden, ebenso wie in Irland, die ungesunden nationalen, wirtschaftlichen und speziell agrarischen Verhältnisse die Ursache der unverhältnismäßig großen Flucht aus dem Mutterlande. Zur Illustrierung

Digitized by Google

dieser Verhältnisse mögen folgende, nur auf die — das Hauptkontingent der italienischen Auswanderer stellenden — Landarbeiter bezüglichen Zahlen der italienischen Statistik dienen. Im Jahre 1888 wanderten aus: 147 193; 1889: 107 118; 1890: 90 720; 1891: 122 156; 1892: 88 814; 1893: 95 897; 1894: 83 301; 1895: 122 414; 1896: 129 059; 1897: 112 441.

Die übrigen europäischen Staaten haben nur einen geringen Prozentsatz der Gesamtauswanderung gestellt; während des ganzen 19. Jahrhunderts gingen über See — abgesehen von Rußland, für das genauere Angaben sehr schwer zu machen sind — etwa $1^1/_2$ Millionen Personen aus Skandinavien und etwas über 2 Millionen aus Spanien und Portugal, hingegen nur $^1/_2$ Million Franzosen — was übrigens angesichts der geringen französischen Volksvermehrung sehr erklärlich ist.

In der Hauptsache richtete sich während des ganzen Jahrhunderts der Auswandererstrom, und insbesondere auch der deutsche, von Europa nach Amerika. Nur ein geringer Bruchteil entfällt auf die übrigen Erdteile. Bemerkenswert ist dabei aber die ganz verschiedene Verteilung auf Nord- und Südamerika, und zwar gingen sowohl die germanischen wie die slavischen Europamüden überwiegend nach Nordamerika, die romanischen dagegen nach Südamerika. In Brasilien überwog freilich bis zu dem schon erwähnten v. d. Heyd'schen Auswanderungsverbote die deutsche Einwanderung; so betrug von 1816—1860 die Zahl der nach Brasilien Wandernden überhaupt nur 67 000, von denen 37 000 deutsch waren; von 1861—1894 dagegen gingen nur 51 000 Deutsche und 24 000 Österreicher gegenüber 800 000 Romanen nach Brasilien. In derselben Zeit verzeichnete Argentinien gegen 2 Millionen Einwanderer, von denen ein Drittel auf Deutsche, Schweizer und Österreicher, zwei Drittel auf Romanen entfielen. Die Verteilung des germanisch-slavischen Auswandererstromes einerseits und des romanischen andrerseits auf Nord- und Südamerika in der neueren Zeit, von 1891—1896, veranschaulicht folgende, nach Nautikus' trefflichem „Jahrbuch für deutsche Seeinteressen" zusammengestellte Tabelle; es gingen nach

	Nordamerika	Südamerika
aus Deutschland	433 000	14 000
„ Oesterreich-Ungarn .	333 000	33 000
„ Großbritannien . .	259 000	5 700
„ Irland	264 000	
„ Skandinavien . . .	274 000	3 900
„ Italien	354 000	819 900
„ Frankreich	25 000	23 000
„ Spanien und Portugal	18 000	346 000
„ der Schweiz . . .	25 000	4 000
„ Rußland und Polen .	350 000	26 000

Digitized by Google

Somit betrug die Einwanderung in Nordamerika aus überwiegend germanischen Auswanderungsgebieten in dieser Zeit über $1^1/_4$ Million, aus deutsch-slavisch-magyarischen Ländern gegen 700 000, zusammen also gegen 2 Millionen, und die Auswanderung aus diesen Ländern zusammen nach Südamerika noch nicht 100 000; hingegen wanderten aus romanischen Ländern nach Südamerika gleichzeitig gegen 1,2 Millionen, nach Nordamerika aber nur weniger als 400 000. Diese Zahlen sind für die spätere Gestaltung der politischen Verhältnisse in „All-Amerika" von erheblicher Bedeutung.

Bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts war, wie die oben mitgeteilte Tabelle ergiebt, die europäische Einwanderung in die Vereinigten Staaten gering; sie belief sich nur auf wenige Tausende im Jahre und erreichte erst 1842 die Zahl 100 000, um — teils infolge der californischen Goldfunde, teils infolge der unsteten Verhältnisse in Europa — 1850 bereits auf weit über 300 000 zu steigen. Nach einem neuen erheblichen Sinken zu Anfang der 60er Jahre wurde in den 70ern die Zahl von 400 000 bis 500 000 jährlich erreicht. Während die Einwanderung bis 1875 ganz frei war, begann in diesem Jahre die Gesetzgebung sich dieser Frage zuzuwenden und 1885 wurde der Einwanderung bereits ein kräftiger Riegel vorgeschoben. Wesentlich wurden die die Einwanderung erschwerenden Bestimmungen im Jahre 1893, und in neuester Zeit sind die Bestrebungen in dieser Richtung immer weiter gegangen, ohne daß ihnen jedoch die Gesetzgebung bisher gefolgt wäre. Weiteren Beschränkungen müssen die europäischen Auswandererländer aber jedenfalls entgegensehen. Es ist ja nur selbstverständlich, daß die Vereinigten Staaten, wenn das Land knapper, das ganze Staatswesen geregelter, die Bevölkerung dichter, das politische Sondergefühl reger wird, der minderwertigen Einwanderung einen Damm entgegenzustellen bemüht sind. Aus den Ländern, die die brauchbarsten Einwanderer stellen, hat die Wanderung ohnehin nachgelassen, und auf das minderwertige Menschenmaterial legen die Vereinigten Staaten natürlich um so weniger Wert, je mehr sie sich selbst genügen.

Für Deutschland liegt nun der allbekannte große Übelstand vor, daß die zahlreichen Kräfte, die es nach Nordamerika entsandt hat, politisch völlig verloren sind. Eine eigene Domäne hätte es sich leicht in Brasilien schaffen können, wenn die Auswanderung dorthin nicht lange Zeit unterbunden gewesen wäre. Für die Zukunft liegt ohne Zweifel eine nicht zu übersehende Schwierigkeit in dem Überwiegen des romanischen Elementes in Südamerika; allerdings haben sich gerade die romanischen Staaten, die ihre Auswanderer nach Argentinien und Brasilien entsandt haben, als nicht mehr recht fähig zum Kolonisieren erwiesen, und außerdem sitzen die Deutschen in ihren Teilen

Digitized by Google

Brasiliens leidlich geschlossen zusammen, so daß diese Aussicht uns noch immer nicht verschlossen ist.

Von den neben Nordamerika hervortretenden Hauptrichtungen der deutschen Auswanderung sind in erster Linie die eben erwähnten südbrasilianischen Provinzen zu nennen. Der Rest ist äußerst gering; er verteilt sich auf Afrika und Australien. Die Auswanderung nach Asien hat noch in keinem Jahre die Zahl 300 erreicht; nach Australien hatten sich nur 1883 mehr als 2000 Deutsche gewandt, nach Afrika im Jahre 1893 über 1100; sonst war die Zahl der nach Afrika wandernden Deutschen, mit Ausnahme von 1883 (772) stets unter 500 geblieben. Die Auswanderung nach Brasilien hatte 1890/91 einen Höhepunkt erreicht; 1897 betrug sie nur 900, doch winkt ihr ein neuer Aufschwung durch die unlängst erfolgte Begründung von Kolonisationsgesellschaften, die in Südbrasilien große Landstriche erworben haben und eine planmäßige Besiedelung ins Leben zu rufen im Begriff sind; auf Grund des Auswanderungsgesetzes hat der Reichskanzler den Gesellschaften, unter denen an erster Stelle die an Santa Catharina thätige Hamburger Kolonisationsgesellschaft „Hansa" zu nennen ist, die Konzession für einige Tausend Auswanderer jährlich erteilt. — Im Jahre 1898 wanderten von den 17 173 über deutsche Häfen beförderten reichsdeutschen Auswanderern 13 869 nach den Vereinigten Staaten, 1042 nach Afrika, 733 nach Brasilien, 566 nach Argentinien, 215 nach Asien, 175 nach Chile, 135 nach Britisch-Nordamerika, 153 nach Australien und Polynesien, 118 nach Mittelamerika u. s. f. Aehnlich war das Verhältnis in den letzten Jahren, in denen die deutsche Auswanderung auf 23—24 000 Köpfe stieg.

Die ganze deutsche Auswanderung fällt zur Zeit ja nur wenig ins Gewicht, beträgt sie doch noch nicht 0,5 vom Tausend der Bevölkerung, während sie in dem Jahre 1881 auf mehr als 0,5 vom Hundert angewachsen war. Doch ist das nur eine mit der wirtschaftlichen Hochkonjunktur der letzten Jahre zusammenhängende Erscheinung; eine erneute Steigerung kann auf die Dauer bei einem jährlichen Bevölkerungszuwachs von 700 000 bis 800 000 Köpfen kaum ausbleiben. Nicht zu erwarten ist allerdings, daß die gesamte europäische Auswanderungsbewegung so bald wieder jene enorme Höhe erreicht, die sie im Durchschnitt der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts hatte, da die die europäische Auswanderung aufnehmenden Länder zum Teil gesättigt werden. Das 19. Jahrhundert hat diese Länder erst so recht eigentlich geöffnet; es hat zugleich durch die Einführung des Dampfschiffs das Mittel gegeben, sie erstaunlich schnell mit Menschen zu füllen. So wurde dieses 19. Jahrhundert in der That zu einem Jahrhundert einzigartiger überseeischer Völkerwanderungen, an denen die deutsche Nation einen sehr bedeutenden,

Digitized by Google

leider aber ganz ungenügend benutzten Anteil hatte. Die Steigerung des Verkehrs dauert ja fort, aber der Verkehr wird mehr zu einem Austausch wirtschaftlicher Güter, und was den Personenverkehr anlangt, zu einem Verkehr hinüber- und herüberfahrender Geschäfts- und Vergnügungsreisender; in dieser Richtung kann er sich noch ganz enorm ausdehnen — und das Pariser Ausstellungsjahr hat dafür einen deutlichen Beweis geliefert —, während die dauernde Auswanderung offenbar ihren Höhepunkt bis auf weiteres überschritten hat. Im 20. Jahrhundert wird der Menschenstrom sich nicht mehr so einseitig von Europa aus bewegen, er wird mehr über den Ocean hin und her fluten; und das zur Rüste gegangene 19. Jahrhundert behält mit seinen 30 Millionen ausgewanderter Europäer als besonderes Kennzeichen für sich den Charakter eines Jahrhunderts der überseeischen Völkerwanderung. —

In viel stärkeren Wellen als die überseeische Auswanderung ergießt sich alljährlich der Strom der Binnenwanderung durch Deutschland selbst. Er kommt freilich politisch, wenigstens was die Stellung Deutschlands nach außen hin anlangt, nicht in Betracht, spielt wirtschaftlich aber eine um so größere Rolle. (Auch innerpolitisch ist er von erheblicher Bedeutung, so für die Agrarfrage, die Polenfrage ꝛc.) Nur durch diese große Binnenwanderung war das gewaltige Aufblühen der industriellen Centren in den letzten Jahrzehnten möglich, teilweise allerdings auf Kosten derjenigen Landesteile, von denen die Binnenwanderung in der Hauptsache ausging. Zu berücksichtigen ist allerdings dabei, daß diese Landesteile bei ihrer gegenwärtigen wirtschaftlichen Struktur gar nicht in der Lage wären, ihre große natürliche Volksvermehrung vollständig auf dem eigenen Boden unterzubringen und zu erhalten. Das Zuviel des Abgangs war für sie von erheblichem Nachteil, aber in etwas geringerem Maße sind sie stets, solange sie nicht selbst stärker mit Industrie durchsetzt werden, darauf angewiesen, einen beträchtlichen Teil ihrer Volksvermehrung abzugeben.

Bildet, wie gesagt, die innere Wanderung für die wirtschaftliche Entwickelung im Innern einen wesentlichen Faktor, so steht für die Stellung Deutschlands nach außen hin die Volksvermehrung an sich und die Auswanderung doch bei weitem an erster Stelle — obwohl nicht zu übersehen ist, daß auch für die äußere deutsche Machtentfaltung die Binnenwanderung wegen ihres Einflusses auf die Wehrkraft von einer gewissen Tragweite ist. Deutsches Kapital und deutsche Arbeit ist von den Auswanderern nach allen Teilen der Erde verpflanzt, Stützpunkte und Angriffspunkte deutscher Interessen sind in den verschiedensten Ländern in reichlicher Zahl geschaffen, und dem Reiche fällt die Aufgabe zu, sie mit starker Hand zu schützen und zu sichern.

Nachdem bisher der bei weitem größte Teil der deutschen Auswanderer dem Mutterlande völlig verloren gegangen ist, geht heute das Bemühen dahin,

Digitized by Google

sie dem Mutterlande nach Möglichkeit zu erhalten und sie, soweit angängig, dahin zu lenken, wo sie den deutschen Gesamtinteressen am besten dienen. Die deutsche Auswanderung teils in die deutschen Kolonien, teils in solche Gebiete von Staaten niederen Ranges zu lenken, in denen sichere Mittelpunkte deutscher Handels- und Wirtschaftsinteressen geschaffen werden können, ist eine Aufgabe, deren Lösung um so wichtiger wird, je mehr die Auswanderung in Zukunft, wie zu erwarten ist, wieder anwächsen wird. Vor allen Dingen aber hat das Reich die Pflicht, diejenigen Staatsangehörigen, die dem Mutterlande auch in der Ferne treu bleiben, an allen Orten zu schützen und ihre Rechte überall zu sichern, was allein möglich ist mit Hilfe jener starken, Achtung gebietenden Flotte, in deren Ausbau wir jetzt endlich nach heißen Kämpfen und nur zu langem Zaudern begriffen sind.

Aber mehr noch als die Auswanderung selbst erfordert das beständige Wachstum des Volkes an sich eine starke Interessenvertretung gegenüber dem Auslande und eine Ausdehnung des deutschen Wirtschafts- und Machtbereichs und des deutschen Einflusses auf dem Weltmarkt. Das Wachsen des deutschen Volkes zwingt uns und giebt uns die Möglichkeit zu immer größerer Beteiligung an der Weltwirtschaft und dem Welthandel, es führt mit Notwendigkeit zu einer vermehrten Einfuhr von Rohstoffen aus überseeischen Ländern und zu einer gesteigerten Ausfuhr deutscher Fabrikate; es nötigt uns zu immer intensiverer Ausgestaltung unserer Volkswirtschaft, es schafft der deutschen Arbeit und der deutschen Sprache auf dem Erdenrund einen immer weiteren Boden und stärkt unsere Stellung unter den führenden Kulturnationen. Das Wachsen und Wandern des deutschen Volkes bringt uns in immer engere Berührung mit dem Weltmarkt und fordert eine fortgesetzt gesteigerte Pflege und Sicherung der über die weiten Räume des Weltmeeres hinüberreichenden Beziehungen. Das Volkswachstum stärkt unsere Leistungsfähigkeit und unsere Wehrfähigkeit, es bildet die Grundlage des wirtschaftlichen und politischen Aufschwungs, aber es erheischt zugleich eine unermüdliche Pflege der aufsteigenden wirtschaftlichen Entwickelung und Sicherung der politischen Weltstellung, wenn es uns dauernd zum Segen gereichen soll; denn in dem Augenblick, wo wir wirtschaftlich auf dem Weltmarkt und politisch unter den Weltmächten zurückgingen, würde das Volkswachstum umschlagen in den Fluch der Uebervölkerung, und dann fiele uns wiederum das traurige Loos zu, durch eine vervielfachte, aber für uns völlig verlorene Auswanderung Kulturdünger für fremde, ihre wirtschaftlichen und militärischen Waffen gegen uns schärfende Mächte abzugeben.

Das Wachsen und Wandern des deutschen Volkes liefert die wichtigsten Grundlagen für seine Weltstellung und seinen Anteil an der Welt-

Digitized by Google

wirtschaft und Weltpolitik. Die ersten Vorbedingungen einer Weltmacht sind: Größe an räumlicher Ausdehnung und Volkszahl, verbunden mit dem kraftvollen Streben nach Erweiterung. Zunächst bedarf eine Weltmacht der räumlichen Ausdehnung, des für die nationale Wirtschaft notwendigen Bodens, jenes Bodens, der den unentbehrlichen Unterhalt an Nahrungsmitteln sowohl, wie die Rohstoffe für die Industrie und endlich auch den Absatzmarkt für die Erzeugnisse dieser Industrie bietet. Ferner aber bedarf es der Beherrschung des Bodens durch ein Volk, das durch gemeinsame Sitte und Sprache und durch die Bande des Blutes verbunden ist. Die Größe des Besitzes allein thut es nicht — der Besitz muß in sicheren Händen, die Besitzer müssen durch ein großes, gemeinsames, starkes, untrennbares Band verknüpft sein. Nur der Staat kann eine Weltmacht werden und bleiben, der über die nötigen Menschenkräfte zur Beherrschung seines weiten Bodens und zur Beherrschung eines entsprechenden Anteils am Welthandel verfügt.

Das Streben nach Erweiterung kann sich also nicht auf die räumliche Erweiterung an sich beschränken; wenn das äußere Staatsgebäude wächst, ohne daß in gleichem oder stärkerem Maße die nationalen Kräfte wachsen, so stürzt das Gebäude gar bald in sich zusammen. Die innere Notwendigkeit muß zu dem Streben nach Ausdehnung führen, die Notwendigkeit, neuen Raum für große neue Volksteile zu schaffen; jede Ausdehnung ohne diese innere Notwendigkeit ist ein ruhmsüchtiges Aufblähen, ist Größenwahn, der sich schnell bestraft.

Die Entstehung der Weltmächte ist nichts als eine offensichtliche Bekundung der von Treitschke seiner Zeit so nachdrücklich verkündeten Thatsache, daß „weit über den Erdkreis eine Massenaristokratie der weißen Rasse" sich auszubreiten im Begriff ist. Diese Massenaristokratie der weißen Rasse ist nicht denkbar ohne große Volksmassen, die überall Boden fassen und die Herrschaft an sich ziehen. Ohne die große Bevölkerungsvermehrung gäbe es keine Weltmächte, gäbe es keine Unterwerfung des Erdkreises durch die weiße Rasse. Und eine Nation, die sich in starker Vermehrung befindet, muß entweder alle Kräfte zusammenraffen zur Weltmacht, oder sie zersplittert sich, läßt sich knechten, dient dem großen Völkerbrei überall als Sauerteig und giebt ihre Selbstständigkeit auf. Anderseits hat kein Volk und kein Staat die Anwartschaft auf sichere Weltmachtstellung, wenn das Wachstum der Bevölkerung nach und nach auf den Nullpunkt sinkt oder gar eine Abnahme eintritt. Wer nicht immer wieder neue Menschenkräfte zur Verfügung hat und zur Beherrschung der Erde aussenden kann, der kann auf die Dauer bei dem gewaltigen Wettkampf um die Teilung der Erde nicht mitwirken — er muß, wie Treitschke sagt, „später einmal eine klägliche Rolle spielen". Darum ist, wie

Digitized by Google

er an anderer Stelle ausführt, die koloniale Erweiterung „für die Zukunft ein Faktor von ungeheurer Bedeutung geworden. Von ihr wird es abhängen, in welchem Maße ein jedes Volk an der Beherrschung der Welt durch die weiße Rasse teilnehmen wird. Es ist sehr gut denkbar, daß einmal ein Land, das gar keine Kolonien hat, gar nicht mehr zu den europäischen Großmächten zählen wird, so mächtig es sonst sein mag. Darum dürfen wir nicht in jenen Zustand der Erstarrung kommen, der die Folge einer rein festländischen Politik ist. — Es ist eine gesunde und normale Erscheinung, wenn ein Kulturvolk den vorhandenen Gefahren der Übervölkerung durch eine Kolonisation im großen Stile vorbeugt. Hier wird keine Verstümmelung der Natur getrieben, und es entwickelt sich ein weites Gebiet gesunden Schaffens, das zugleich die nationale Kraft des Mutterlandes stärkt. — Die ganze Entwickelung unserer Staatengesellschaft geht unverkennbar darauf aus, die Staaten zweiten Ranges zurückzudrängen, und da eröffnen sich, wenn wir die nicht-europäische Welt mit in Betracht ziehen, unendlich ernste Aussichten auch für uns. Bei der Verteilung dieser nicht-europäischen Welt unter die europäischen Mächte ist Deutschland bisher immer zu kurz gekommen. Und es handelt sich doch um unser Dasein als Großstaat bei der Frage, ob wir auch jenseits der Meere eine Macht werden können".

Wenn wir eine Macht auch jenseits der Meere, eine Weltmacht sein wollen, so ist dazu ein anhaltender Volkszuwachs eine unentbehrliche Vorbedingung. Freilich, es hat uns in diesem Jahrhundert keineswegs an dem Zuwachs gefehlt — aber wir haben die überschüssigen Volksmassen nicht dorthin gelenkt, wo sie uns national- und wirtschaftspolitisch erhalten bleiben; jene kostbaren Kräfte haben sich zersplittert und als Völkerdünger gedient. Aber seitdem wir unsere kolonialen Aufgaben erkannt haben, dürfen wir nicht mehr ruhen in den Versuchen, diesem Zustande ein Ende zu machen und uns jene Kräfte zu erhalten.

Während nun auf der einen Seite der thatsächlich vorhandene Volksüberschuß bisher nicht oder doch nur zu einem verschwindenden Teil dazu gedient hat, dem Reiche eine Weltmachtstellung zu schaffen und seine Herrschaft über fremden Boden auszudehnen, stehen auf der anderen Seite jene zaghaften Theoretiker, die die Bevölkerungsvermehrung als Wurzel alles Übels betrachten. Die in der nationalökonomischen Wissenschaft und in weiten politischen Kreisen schier übermächtige Furcht vor Übervölkerung ist selbst jetzt kaum beschwichtigt, in einem Augenblick, da wir an den verschiedensten Stellen, nicht nur in der Landwirtschaft, einen ausgesprochenen Menschenmangel schmerzhaft empfinden, da nicht nur der agrarische Osten, sondern auch der industrielle Westen zu vielen Tausenden slavischer Hilfskräfte seine Zuflucht nimmt. Nun

Digitized by Google

ist ja nicht zu erwarten, daß dieser Zustand von Dauer sein wird; aber wenn wirklich wieder die sogenannte Übervölkerung eintritt, wenn wirklich wieder ein stärkerer Auswandererstrom die deutschen Grenzen verläßt — ist denn die Auswanderung unter allen Umständen ein nationales Unglück? Brauchen wir nicht vielmehr beständig Auswanderer, die fremden Boden für deutsche Arbeit mit Beschlag belegen, in fremden Landen die deutschen Wirtschaftsbeziehungen stärken? Wenn wir uns nur bei Zeiten rüsten und der Auswanderung die Wege ebenen, so brauchen wir ihre Vermehrung keineswegs als nationales Unglück zu betrachten.

Gewiß ist eine augenblickliche „Übervölkerung", d. h. ein zeitweiliges starkes Überwiegen der Nachfrage nach Arbeit über das Angebot ein sehr unerquicklicher und bedauerlicher Zustand, aber es fragt sich doch, welches das bessere Mittel dagegen ist: Beschränkung der Volksvermehrung oder Ausdehnung der Volkswirtschaft und politischen Macht! Wenn wir nur für die rechte Verteilung und Verbreitung unseres Volkes im eigenen Lande und über die weite Welt sorgen, wenn wir uns bei Zeiten unseren Boden und unseren Anteil an der Weltwirtschaft sichern, dann hat es keine Not. Ein zaghaftes Volk, daß seine Ellbogen nicht zu gebrauchen weiß, mag immerhin seiner Vermehrung Einhalt thun — es könnte ihm im eigenen Lande zu eng werden, der Volksüberschuß könnte keine wirtschaftliche Existenz finden. Ein zukunftsfrohes Volk aber weiß nichts von einer künstlichen Beschränkung; seine Sorge kann nur sein, auf dem Erdenrund Platz zu schaffen für die Gründung neuer Existenzen des eigenen Stammes.

Ohne Bevölkerungsvermehrung keine Weltmachtpolitik. Und wie sagt doch Treitschke: „Es hängt die ganze Stellung Deutschlands mit davon ab, wie viele Millionen Menschen in Zukunft deutsch sprechen werden!"

Digitized by Google

Preußen-Deutschlands Weg zum Weltmeer.

Ein langer und mühevoller Weg war es, der Deutschland an die Hochstraße des Erdballs führte. An die Gestade von fünf Meeren grenzte das Reich Karls des Großen: Ost- und Nordsee, Atlantischer Ocean, Ost- und West-Mittelmeer (denn falsch wäre es, diese beiden letzten schlechthin und zumal für Zeiten minder entwickelten Verkehrs als ein Meer zu betrachten, wie es falsch ist, die Geschichte des Mittelmeers in eine derartige künstliche Einheitlichkeit hineinzuzwängen. Ost- und Westteil des Mittelmeeres sind von sehr verschiedenem Charakter und ihre Beherrschung von verschiedener historischer Bedeutung).

An fünf Meere also grenzte das alte Reich des Großen Karl. An fünf Gestaden endete die alte, umfassende Hoheit, von fünf Küsten stand der Weg zu neuen Zielen offen. Und das Stammland des neuen Deutschen Reiches — war ein Binnenland, grenzte an keiner Stelle ans Meer, war abgeschieden von der großen Heerstraße der Völker. Brandenburg — Preußen — Deutschland — das ist der lange, mühevolle Weg zum Meere, zu den Meeren, ein langsam und zäh erfochtener Weg. Aber gerade diese beharrliche Zähigkeit, dieses langsame Durchringen bürgt vielleicht am besten für die Dauer des Errungenen.

Viermal steht ungefähr um die Mitte eines Jahrhunderts ein bedeutsamer Markstein auf diesem Wege. Zuerst gegen die Mitte des 16. Jahrhunderts, als Preußen ein weltliches Herzogtum geworden und der Kurfürst von Brandenburg als Erbe des Herzogs von Preußen den Anschluß an das Meer fand. Hier ruht der Grundstein des neuen Gebäudes: Brandenburg allein war ein von der größten Lebensader der Völker abgeschnittenes Binnenland — Brandenburg-Preußen konnte eine Seemacht, eine Weltmacht werden. Nur aus der Vermählung jenes alten Stammlandes im Herzen Deutschlands und im Gebiet zweier mächtiger Ströme mit einem Küstenlande konnte die künftige Größe erwachsen. Brandenburg, diese Verschmelzung des Elbe- und Odergebietes, dieser breite Ausgangspunkt für den gleichmäßigen Verkehr nach beiden nördlichen Meeren, war selbst vom Meere getrennt — ein widernatürlicher Zu-

Digitized by Google

stand, dem auf dem weitausgreifenden Umwege über das östliche Preußen langsam ein Ende bereitet werden sollte.

Das 17. Jahrhundert brachte den ersten Anlauf Brandenburg-Preußens zur Seemacht. In Pillau versuchte der Große Kurfürst eine Flotte zu bauen und in Emden einen neuen Stützpunkt zu gewinnen. Auf den natürlichen Wegen zum Meere politisch abgeschnitten, griff er bereits hinaus in die äußersten Punkte heutiger deutscher Meeresherrschaft — ein genialer Versuch, der aber schon an der geographischen Zersplitterung der Stützpunkte, an dem Fehlen einer unmittelbaren, natürlichen, unter eigener politischer Herrschaft stehenden Verbindung mit dem Meere scheitern mußte. Noch war das Herrschaftsbereich an der Ostsee nur gering und entlegen, und lange währte es, bis Emden in den thatsächlichen und dauernden Besitz der Macht kam, die damals emporwuchs und kühn sich zu dehnen versuchte. Einen neuen Zuwachs an der Ostsee brachte das folgende Jahrhundert — einen Zuwachs, der um so bedeutsamer war, als er endlich dazu führte, die die von der Natur vorgezeichnete organische Verbindung auch zur politischen Einheit zu erweitern und sie dadurch für den Staat überhaupt erst nutzbar und wirksam zu machen. Friedrich Wilhelm I., der Friedliche, gab dem Lande eine der wesentlichsten Erweiterungen durch die Erwerbung Stettins und eines Teils von Vorpommern. Die preußische Meeresgrenze dehnte sich aus, einer künftigen Seemacht wurde eine breitere Grundlage gegeben. Der Besitz aber blieb auf die Ostsee beschränkt und an der Elbe fehlte nach wie vor die einheitliche Beherrschung des Weges zur See.

Aufs neue versuchte dann Friedrich der Große, seinem Staate einen Weg an die Nordsee zu bahnen. Ostfriesland aber blieb zunächst nur eine vorläufige Erwerbung, die nach der stürmischen Zeit von 1806—15 an Hannover fiel. Dasselbe Preußen, das die Hauptarbeit bei der zweimaligen Unterwerfung des großen Korsen geleistet hatte, wußten die Mächte nicht nur um den verdienten Lohn, sondern auch um den nötigsten, schon früher innegehabten Besitz zu bringen! Wahrlich, das Ringen von Brandenburg-Preußen um den Anteil an der Seeherrschaft war hart und beschwerlich und das Maß der Hindernisse schier übergroß! — Von Dauer war dagegen eine andere Erwerbung, durch welche die preußische Ostseeküste vervollständigt wurde: Westpreußen. Und als Entschädigung für Ostfriesland konnte man wenigstens teilweise den Rest von Pommern betrachten, obwohl eben der große Mangel bestehen blieb, daß Preußen zu einem Ostseestaat herabgedrückt und von der unmittelbaren Verbindung mit dem großen Weltmeer ferngehalten war.

Endlich um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann Preußen abermals an die Nordsee heranzutreten, indem Friedrich Wilhelm IV. das Jahdegebiet

Digitized by Google

erwarb. Und dann folgte der große Siegeszug. Elf Jahre später wurde der zweite Grundpfeiler des künftigen Reiches errichtet: War die Vereinigung von Brandenburg und Preußen der erste Schritt der auf das neue Deutsche Reich vorbereitenden Macht, so war die Eroberung des Verbindungslandes zwischen Nord- und Ostsee der eigentliche Anbruch des neuen deutschen Tages!

1864 freilich war nur halbe Arbeit gethan, doch Schlag auf Schlag folgte des Werkes Krönung: Zunächst 1866 die unvermeidliche Auseinandersetzung im Bruderkrieg, auf Grund deren jener Verbindungsstreifen ausschließlich preußisch wurde, die aber zugleich dazu führte, die preußische Nordseeküste wesentlich zu vergrößern. Schon unter dem Gesichtspunkte des Dranges nach dem Meere war die Erwerbung von Hannover eine Notwendigkeit für das zur Großmacht aufstrebende Brandenburg-Preußen. 1870/71 endlich vereinte die deutschen Lande und führte auch die Hansestädte dem Reiche zu, das erst auf dieser Grundlage möglich war. Es ist von höchster symbolischer Bedeutung, daß die Hansefarben rot-weiß mit den preußischen Farben in der Reichsflagge vereinigt sind! Hamburg zumal, das seine Entstehung auf Karl den Großen zurückführt, war ein unentbehrliches Glied gerade in jener Kette, die von den brandenburgischen Anfängen zum neuen Reiche führt, da Hamburg die Endmündung der brandenburgischen Flüsse, also die Verbindung des Reichsmittelpunktes mit dem Weltmeer beherrscht. Es ist die Hauptpforte zwischen dem Kernlande des kontinentalen Europa und der überseeischen Welt, von der Natur berufen zum ersten Hafen des europäischen Festlandes.

Eben dieses Hamburg aber war zunächst noch spröde. Geraume Zeit währte es, bis die Verbindung eine nähere wurde. Zwar hatte es schon 1867 Preußen sein Militärwesen übertragen und sich dem Norddeutschen Bunde angeschlossen; aber erst 1881 beschloß es den Anschluß an das Reichszollgebiet, nach langen Kämpfen, und es war in gewissem Sinne auch ein Schlußstein des heutigen Deutschen Reiches, jener Brückenschlußstein, den Kaiser Wilhelm II. am 29. Oktober 1888 zur endgültigen Durchführung dieses Anschlusses in Hamburg legte.

Es ist eine alte Weisheit, daß jeder Staat, der in der Weltwirtschaft und Weltpolitik eine Rolle spielen will, zum Meere drängt. In Deutschlands Zerrissenheit war die Absonderung seiner Flußmündungen ein hervorstechender Zug — das geeinte Reich drängt natürlich dahin, daß diese Absonderung aufhört, daß die zollpolitischen Schranken an den Mündungen der das Reich durchflutenden großen Ströme niedergerissen werden. Der Blick aufs Meer ist uns geschärft, und je freier die Bahn zum Meere ist, um so mehr wachsen unsere Seeinteressen, um so selbständiger können wir unsere Teilnahme an der Weltwirtschaft und Weltpolitik gestalten.

Digitized by Google

Der Strom, an dem sich das regste gewerbliche Leben in Deutschland entfaltet, der Rhein, hat noch immer eine fremde Mündung, gar nicht zu reden von dem größten deutschen Strome, der ganz überwiegend durch fremdes Land fließt. Und doch weist gerade die Donau so deutlich auf einen für Deutschlands größere Zukunft überaus wichtigen Weg; sie leitet hinüber von Europa nach Asien; sie bildet die natürliche Verbindung zwischen dem Reich und einer wirtschaftlichen Interessensphäre, von der wir nicht lassen dürfen; sie bildet einen Teil der großen Straße aus Mitteleuropa über Kleinasien, Mesopotamien, zur Euphratmündung, zum Persischen Meer und schließlich nach Ostasien und den ostindischen Inseln.

Indessen — die politischen Verhältnisse an diesem großen Wege sind zur Zeit so wirr, daß wir in diesen Betrachtungen davon absehen wollen, den Donauweg zu verfolgen, so wichtig er auch für unsere wirtschaftlichen Zukunftsaufgaben ist. Auch wenn wir die Blicke nur nach dem Westen richten, finden wir genug der engsten Interessenverknüpfungen. Unsere weltwirtschaftliche Entwickelung ist, wenn sie in dem Aufschwunge der letzten Jahrzehnte beharren soll, untrennbar mit der Rheinmündung verbunden. Gewiß haben wir einen künstlichen Nebenweg wenigstens für einen Teil des Hinterlandes durch den Dortmund-Ems-Kanal geschaffen und werden diesen Nebenweg fernerhin durch den Ausbau von Emden gangbarer machen. Aber das ist und bleibt doch immer nur ein Nothehelf; ganze Arbeit kann doch nur durch eine enge wirtschaftspolitische Verbindung mit Holland gemacht werden.

Die Interessengemeinschaft zwischen Deutschland und den Niederlanden hört aber durchaus nicht bei der weltwirtschaftlichen Bedeutung der Rheinmündung und ihres reichen Hinterlandes auf. Auch die niederländischen Kolonien dürfen wir nicht vergessen. Das kleine Reich fühlt recht wohl, daß es gegenüber etwaigen Expansionsgelüsten der englischen wie der nordamerikanischen Union seine Kolonien auf die Dauer nicht halten könnte; es sucht nach einem starken Rückhalte, den es naturgemäß am besten im Deutschen Reich finden muß; und für uns wäre wiederum eine enge wirtschaftliche Verbindung mit den niederländischen Inseln von hohem Wert, da sie den Mangel an eigenen tropischen, alle Rohprodukte reichlich liefernder Kolonien von genügendem Umfange beseitigen könnten. Deutschlands gesamtwirtschaftliche und somit auch politische Stellung wäre unabhängiger, wenn wir auf eine enge und bevorzugte wirtschaftliche Verbindung mit jenen Kolonien rechnen könnten, die uns alle für unsere Industrie und für die Lebenshaltung der Bevölkerung notwendigen Rohstoffe zu liefern in der Lage sind.

In der durch die Jahrhunderte sich hindurchziehenden Entwickelung von Brandenburg-Preußen-Deutschland ist durch die enge Verbindung mit dem

Digitized by Google

Weltmeere wieder der Weg zu deutscher Weltmacht gebahnt. Zwar ist noch immer nicht ganze Arbeit gethan. Auch wenn wir auf eine abermalige direkte Verbindung mit dem Mittelmeere verzichten; auch wenn wir darüber hinwegsehen, daß von Süddeutschland aus ein deutlich vorgezeichneter Weg zum Meere führt; daß der Donauweg in seiner Fortsetzung hinüberweist nach der Verbindung durch Kleinasien zum Persischen Meer; daß hier für Deutschland unter günstigeren politischen Verhältnissen ein eigener, selbständiger Weg sich bieten könnte nach den fernen Meeren des Südens, eine — wenn auch beschwerliche — Bahn nach dem Indischen Ocean und namentlich in Fällen ernster Verwickelungen wichtige Stütze für die Verbindung mit den Interessengebieten des äußersten Ostens — auch wenn wir dies alles außer Acht lassen, so müssen wir es doch schwer empfinden, daß der deutsche Westen den natürlichen Weg zum Meere im deutschen Gebiete nicht findet, daß der deutsche Rhein in fremden Landen mündet. Teilweise soll ja dem Rheingebiet durch den Dortmund-Ems-Kanal eine deutsche Mündung geschaffen sein. Doch das ist, wie schon bemerkt, nur ein Notbehelf, und wir müssen geduldig abwarten, ob nicht die Niederlande, die ihre Kolonien durch fremde Weltmächte leicht bedroht sehen könnten, sich eines Tages zu einem engen wirtschaftlichen und politischen Bündnis mit ihrem großen Hinterlande, ihrer natürlichen und mächtigen Stütze, gedrängt sehen. Wie gesagt, wir warten es ab. Sind aber einmal beide Länder eng verbündet, darf man die Mündungen aller großen deutschen Ströme als deutsch betrachten, als zu einem engen Wirtschaftsbund gehörig, dann ist die Verbindung Deutschlands mit dem Weltmeere, wenigstens nach Norden, vollkommen, dann hat Deutschland die günstigsten Zukunftsbedingungen unter allen mitteleuropäischen Ländern. Denn nirgends ist das Hinterland weiter, nirgends besser durch tief hineingreifende große Ströme erschlossen. Der beispiellose Aufschwung des deutschen Seehandels kann alsdann auf sicherster Grundlage dauernd erhalten werden, Deutschland kann sich der übermächtigen Zwischenhändler des Weltverkehrs entledigen und ganz auf eigenen Füßen eine überragende Rolle behaupten.

Digitized by Google

Deutschlands Anteil am Weltwirtschaftsverkehr.

Nachdem die deutschen Küsten und das deutsche Binnenland zu einer politischen Einheit zusammengeschweißt sind und das weite Hinterland dadurch freien Zutritt zu den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs gewonnen, hat Deutschland in dem großen und von Tag zu Tag an Umfang wachsenden Welthandel seit einer Reihe von Jahren den zweiten Platz erobert. Es hat unter allen großen Handelsmächten die großartigste Entwickelung aufzuweisen und ist selbst den Vereinigten Staaten trotz ihres rapiden Aufschwungs insofern überlegen, als es das einzige Land ist, in dem der Außenhandel in schnellerem Tempo gewachsen ist als die Gesamtbevölkerung — was viel sagen will gegenüber einem Land, dessen Bevölkerung nicht nur durch die natürliche Vermehrung, sondern auch durch starke Zuwanderung wächst. Auch der Abstand zwischen Großbritannien und Deutschland verringert sich zusehends. Während der Handel Englands sich vor kaum 20 Jahren zu dem der zweiten Welthandelsmacht — damals Frankreich — verhielt wie 2:1, ist heute das Verhältnis zwischen dem ersten und dem zweiten Haupthandelsstaat der Welt — England und Deutschland — nur noch etwa wie 3:2.

Der gesamte Welthandel ist auf etwa 75 Milliarden Mark zu schätzen; der Anteil Englands betrug im Jahre 1900 über 16 Milliarden, während der deutsche Außenhandel sich auf über 10 Milliarden belief. Die Vereinigten Staaten verzeichneten $9^1/_2$, Frankreich noch nicht 7 Milliarden. Der größte Teil des internationalen Handelsverkehrs vollzieht sich auf dem Seeweg. Man muß annehmen, daß mehr gegen vier Fünftel des gesamten Welthandels zum Seehandel gehören. Auch in Deutschland gebührt dem Seehandel der Vorrang. Ausschließlich Landhandel treiben wir überhaupt nur mit der Schweiz. Auch im Verkehr mit Rußland beispielsweise ist der Seehandel erheblich, während er im Verkehr mit den meisten anderen Ländern bis auf wenige überwiegt. Der Handelsverkehr mit den nur zur See erreichbaren Staaten ist in schnellerem Tempo gewachsen als der Gesamthandel.

Der Welthandel hat, wie gesagt, an der Schwelle des 20. Jahrhunderts einen derartigen Umfang angenommen, daß sein Wert auf 75—80 Milliarden

Digitized by Google

Mark beziffert wird, während er noch im Jahre 1885 nur etwa 60 Milliarden betragen haben mag. Das bedeutete im Jahre 1885 gegenüber dem Anfang des Jahrhunderts bereits eine Verzehnfachung! Von 1800—1850 ist der Welthandel schätzungsweise von 6 auf 17 Milliarden gestiegen. Mit dem größeren Gebrauch der Dampfkraft, insbesondere auf den Weltmeeren, ist er dann in immer rascherem Tempo weitergewachsen, so daß er jetzt die angegebene Höhe erreicht hat. Je mehr der Welthandel sich ausdehnt, um so größer wird der Anteil der fremden Erdteile, die dem europäischen Bedarfe immer mehr dienstbar gemacht werden. Der Anteil der verschiedenen Erdteile am gesamten Welthandel gestaltet sich nach glaubwürdigen Berechnungen gegenwärtig etwa so, daß gegen 65 Prozent auf Europa fallen, gegen 20 Prozent auf Amerika, 10 Prozent auf Asien und der Rest zu ungefähr gleichen Teilen auf Australien und Afrika. In der Hauptsache vollzieht sich der Güteraustausch im Weltverkehr zwischen Europa einerseits und den übrigen Erdteilen anderseits, während jene fremden Erdteile untereinander nur in verhältnismäßig geringfügigem Verkehre stehen. Allerdings beginnt in neuerer Zeit eine gewisse Wandlung insofern, als die Vereinigten Staaten und Japan eine immer selbständigere Rolle spielen und ihrerseits mit den verschiedenen Ländern mehr und mehr in Handelsverkehr treten. Seitdem die Vereinigten Staaten auf asiatischen Boden hinübergegriffen und nicht nur die Philippinen erworben haben, sondern auch an der ostasiatischen Küste Ansprüche geltend zu machen beginnen, steht eine weitere Verschiebung in diesem Sinne in Aussicht.

Der bei weitem größte Teil des Handelsverkehrs zwischen den verschiedenen Erdteilen ist Seehandel; nur ein kleiner Bruchteil geht über die europäisch-asiatische Landgrenze, und auch zwischen den einzelnen europäischen Ländern bewegt sich im allgemeinen der größere Teil des Verkehrs auf dem billigeren Seewege, so daß der Seehandel, wie gesagt, etwa vier Fünftel des gesamten Welthandels bildet. An der Spitze aller Welthandelsstaaten schreitet in einsamer, unerreichter Größe England, dessen Außenhandel naturgemäß nur Seehandel ist. Früher folgte auf England in gemessenem Abstande Frankreich. Heute aber hat Deutschland die zweite Stelle erobert, wenn auch nur in scharfem Wettbewerb mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Der Anteil der Haupthandelsstaaten am Welthandel hat sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts nicht unwesentlich verschoben, und diese Verschiebung war für kein anderes Land so günstig wie gerade für Deutschland mit seiner geradezu großartigen Entwickelung von Gewerbe und Handel. Am besten veranschaulichen wir diese Wandlung durch eine kleine Tabelle, die den Außenhandel der Hauptstaaten in Milliarden Mark (I) und ihren Anteil am Welthandel (II) in Prozenten in runden Zahlen angiebt:

Digitized by Google

	1860		1870		1880		1890		1898	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
England . .	7_{15}	25	11	25	14	23	12_{15}	18	13	17
Frankreich . .	3_{19}	11	4_{15}	10	6_{18}	11	6_{14}	9_{18}	6_{19}	8_{14}
Verein. Staaten	2_{17}	9	3_{18}	7_{15}	6_{17}	10	6_{17}	9	7_{17}	10_{18}
Deutschland .	2_{16}	8_{18}	4_{17}	9_{17}	5_{19}	9_{17}	7_{19}	10_{14}	8_{15}	11_{18}
Welthandel . .	30		44		60		70		75	

Im letzten Jahre, für das freilich erst die vorläufigen Zahlen vorliegen, gestaltete sich das Verhältnis, unter Trennung von Einfuhr und Ausfuhr, wie folgt:

	1900			
	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamthandel (I)	Anteil am Welthandel (II)
England . . .	10_{15}	5_{19}	16_{14}	20
Deutschland . .	5_{18}	4_{16}	10_{14}	13
Verein. Staaten	3_{15}	6_{14}	9_{18}	12
Frankreich . .	3_{16}	3_{12}	6_{19}	8_{18}

Allerdings ist mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Handelsstatistiken den Zahlen keine zu große Genauigkeit und kein besonders hoher Vergleichswert beizumessen. Immerhin geben sie aber doch in großen Zügen das Verhältnis der verschiedenen Handelsländer zu einander an. Das erfreulichste Bild gewähren sie, wie gesagt, für Deutschland, das sich mit seiner beständigen und einzigartigen Entwickelung zum zweiten Platz emporgeschwungen hat und selbst England gegenüber ganz anders dasteht als vor einem Menschenalter, trotzdem die absolute Steigerung des Außenhandels auch in England keineswegs gering gewesen ist. Was aber für England außer dieser Verschiebung ungünstig ins Gewicht fällt, ist die Thatsache, daß dort die Steigerung des Außenhandels nicht gleichen Schritt gehalten hat mit dem Wachstum der Bevölkerung; während nämlich vor 10 Jahren auf den Kopf der Bevölkerung 400 Mark Außenhandelswert entfielen, waren es im Jahre 1898 nur noch 350 Mark, also ein sehr merklicher Rückgang.

Deutschland dagegen hat in Ein- und Ausfuhr eine kräftige Steigerung zu verzeichnen, die hinter dem schnellen Tempo, in dem seine Bevölkerung wächst, nicht zurückgeblieben ist. Im Gegenteil; während in den letzten 20 Jahren die Bevölkerung um 20 Prozent stieg, ist der Außenhandel um etwa 40 Prozent gestiegen. Vor zehn Jahren betrug der Wert der Einfuhr 4087 Millionen, der Wert der Ausfuhr 3256 Millionen; trotz des allgemeinen Preisrückganges der Waren wuchs bis 1899 der Wert der Einfuhr auf 5440,

Digitized by Google

der Wert der Ausfuhr auf 4011 Millionen. In etwa 15 Jahren hatte sich der Einfuhrwert um 2 Milliarden, die Ausfuhr um 1 Milliarde erhöht.

Selbst die Vereinigten Staaten hatten bis zu dem plötzlichen Aufschwunge in allerneuester Zeit keine so bedeutende Vergrößerung ihres Außenhandels aufzuweisen wie Deutschland, und viel ungünstiger liegen die Verhältnisse in dem vierten der großen Welthandelsstaaten, in Frankreich.

Alles in allem zeigt sich in diesen vier Ländern folgende Entwickelung: Deutschland hat zunächst die stärkste natürliche Volksvermehrung, nämlich in den letzten zehn Jahren 16 Prozent gegenüber 8 Prozent in England und fast völligem Stillstande in Frankreich; übertroffen wird es in Bezug auf die absolute Volkszunahme natürlich durch die Vereinigten Staaten (25 Prozent) mit ihrer großen Einwanderung. Erheblich größer aber ist in Deutschland die Steigerung des Außenhandels; während er in den Vereinigten Staaten genau gleichen Schritt hielt mit der Volksvermehrung, in England bis 1898 hinter derselben zurückblieb und in Frankreich gar auf derselben Stelle verharrte, wuchs er in Deutschland um mehr als ein Drittel in so kurzer Zeit.

So ist Deutschland diejenige Großmacht, die im letzten Jahrzehnt auf die günstigste Handelsentwickelung zurückblickt; seine Bevölkerung steigt rapid — an Zahl nicht nur, sondern auch in der allgemeinen Lebenshaltung, an Kulturbedürfnissen und an Gewerbefleiß. Immer enger tritt es mit allen Ländern der Erde in Verbindung, immer größer werden seine Ansprüche an den Weltmarkt und die Lieferungen, die es seinerseits dem Weltmarkte leistet. Der deutsche Kaufmann zieht in alle Lande, die deutsche Handelsflagge spielt überall eine hervorragende Rolle. Um die Verteilung des deutschen Außenhandels auf die verschiedenen Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs zu bemessen, muß man insbesondere zwischen dem Land- und dem Seehandel scheiden. Im einzelnen sind daher zu trennen die außereuropäischen Länder, nach denen der Handelsverkehr sich ausschließlich auf dem Seewege vollzieht, ferner unter den europäischen Ländern zunächst diejenigen, die entweder nur zur See erreichbar sind oder mit denen Deutschland doch fast ausschließlich im Seeverkehr steht, daneben die europäischen Länder, zu denen die Handelsbeziehungen teilweise über Land, größtenteils aber auch noch auf dem Seewege erfolgen, und endlich diejenigen europäischen Länder mit überwiegendem Landhandel. Von den $9^1/_2$ Milliarden des deutschen Außenhandels im Jahre 1898 entfielen 2,7 Milliarden auf die außereuropäischen Länder, rund 2,3 Milliarden auf die erste Gruppe der europäischen Länder, 1,6 Milliarden auf die zweite und 2,9 Milliarden auf die dritte Gruppe. Im ganzen ergiebt sich, daß gegenwärtig bereits rund 70 Prozent des deutschen Handelsverkehrs über den Seeweg gehen, und zwar hat in den letzten Jahrzehnten und speziell in den letzten Jahren der

Digitized by Google

Verkehr nach den überseeischen Ländern in viel stärkerem Maße zugenommen als der Verkehr nach denjenigen Ländern, nach denen der Handel sich überwiegend auf dem Landwege vollzieht. Auch hieraus ergiebt sich, daß Deutschland im internationalen Wirtschaftsverkehr immer mehr hinausgeht auf die eigentliche Hochstraße des Weltverkehrs, daß es einen immer breiteren Boden gewinnt auf den über die Oceane führenden Wegen des internationalen Wirtschaftsverkehrs, und daß unsere eigene Volkswirtschaft durch immer zahlreichere und immer festere Fäden verschlungen wird mit dem allgemeinen weltwirtschaftlichen und insbesondere dem transoceanischen Verkehr.

Für die Interessen von Industrie und Landwirtschaft an diesem internationalen Güterverkehr sind die folgenden, aus amtlichen Untersuchungen festgestellten Thatsachen besonders zu beachten: Einerseits ist die Einfuhr konkurrierender landwirtschaftlicher Erzeugnisse zur See im Vergleich zur Landeinfuhr von minderer Bedeutung, anderseits aber ist sowohl die Einfuhr verschiedener, zur Ergänzung der heimischen Produktion notwendiger Stoffe (wie Dünge- und Futtermittel), als auch die Ausfuhr inländischer Erzeugnisse der Landwirtschaft zur See für diese von erheblicher Bedeutung. Unsere ganze Volkswirtschaft wäre vor allen Dingen in ihrem gegenwärtigen Umfange gar nicht denkbar ohne die überseeische Einfuhr von Rohstoffen im Werte von einigen Milliarden, die wiederum eine Ausfuhr von Fabrikaten in ähnlichem Werte zu ihrer Bezahlung erfordert. Als markantes Beispiel sei nur die Textilindustrie erwähnt. Für die Bekleidung bedürfen wir einer großen Baumwoll- und Wolleinfuhr; beide Rohstoffe werden in solchen, weit über den eigenen Bedarf hinausgehenden Mengen eingeführt, daß die deutsche Textilindustrie durch die Ausfuhr überschüssiger Fabrikate gleichzeitig fast die gesamte Einfuhr der beiden Rohstoffe bezahlt. Hier haben wir einen nahezu geschlossenen Kreis und zugleich eine Industrie von außerordentlichem Umfange, die Hunderttausende ernährt und sich durchaus auf den Seehandel stützt. Wir werden auf dieses wichtige und interessante Beispiel später noch ausführlicher zurückkommen. —

War in früheren Zeiten Deutschland für seine Ein- und Ausfuhr zum großen Teil angewiesen auf die Vermittelung der fremden Flagge, so hat heute die deutsche Kauffahrteiflotte auf den Hochstraßen des Weltverkehrs selbst einen hervorragenden Platz erobert. Hierfür mögen vorläufig nur einige wenige, aber schlagende Zahlen angeführt werden. Ein Vergleich der gesamten deutschen Schiffsverkehrsleistungen mit den englischen und französischen ergiebt, daß das Verhältnis zwischen den drei Ländern sich im Jahre 1873 stellte wie 100 : 736 : 173; im Jahre 1896 dagegen wie 100 : 400 : 109, und im Jahre 1898 schon wie 100 : 307 : 97. Die gesamte Verkehrsleistung der englischen

Digitized by Google

Schiffe beträgt also nicht mehr das $7\frac{1}{3}$fache, sondern nur noch das dreifache der Deutschen, während die Verkehrsleistungen der französischen Handelsflotte bereits von der deutschen übertroffen werden. So hat in der großen Welthandelsflotte, die den Verkehr auf den wichtigsten Seewegen vermittelt, die deutsche Flagge in neuester Zeit den zweiten Platz erobert.

Seitdem das Dampfschiff seinen Siegeszug über alle Meere angetreten und das Kabel alle Länder der Erde in die denkbar engste Verbindung gebracht hat, alle Hindernisse des Raumes überwindend und die zeitliche Entfernung beseitigend, hat der Weltverkehr sich zusehends vervielfacht und eine nie gekannte oder nur geahnte Ausdehnung angenommen. Der Hauptweg des Weltverkehrs aber ist nach wie vor der Wasserweg geblieben; wohl findet auch auf dem Landwege ein außerordentlich gesteigerter Verkehr namentlich zwischen den europäischen Staaten statt, aber selbst in Europa vollzieht sich der größere Teil wenigstens des internationalen Güterverkehrs auf dem billigen Weg über See. Mit dem Wachstum des Handels und Wandels ist daher in erster Linie die Welthandelsflotte als wichtigstes Werkzeug des internationalen Verkehrs gewachsen.

Um für ihren heutigen Bestand den richtigen Gesichtspunkt zu gewinnen, darf man nie vergessen, daß wir heute mit der Dampfkraft zu rechnen haben und einen modernen Oceandampfer unmöglich in unmittelbaren Vergleich mit einem alten Segelschiff stellen können. Es herrscht daher allgemein die Uebung, nicht nur die Größe der Schiffe in Vergleich zu ziehen, sondern die Leistungsfähigkeit, und diese entsprechend der größeren Schnelligkeit bei einem Dampfschiffe drei-, ja heute wohl schon viermal so hoch zu veranschlagen wie bei einem Segelschiff der gleichen Größe.

Ende 1900 belief sich die gesamte Welthandelsflotte auf rund 12 000 Dampfschiffe mit 22 Millionen Brutto-Registertonnen und rund 28 000 Segelschiffe mit 8 Millionen Registertonnen. Die Transportleistungsfähigkeit beträgt demgemäß nach der üblichen Berechnung 74 Millionen Tonnen. Das entspräche dem Fassungsvermögen eines riesigen Speichers von über 23 Meter Höhe, dessen Mauern nach jeder Seite eine Länge von nicht weniger als 3 Kilometer hätten.

Den bei weitem größten Anteil an dieser gesamten Welthandelsflotte hat England mit mehr als der Hälfte. Alle andern Länder läßt es in gewaltigem Abstande hinter sich; heute giebt es nicht einmal mehr eine Handelsflotte, die wenigstens ein Drittel des Umfanges der englischen hätte. Das war 1870 noch der Fall, als die Leistungsfähigkeit der Welthandelsflotte nur 24 Millionen betrug und die Vereinigten Staaten mit etwa einem Sechstel darin beteiligt waren. Deutschland kam damals mit seiner Handelsflotte erst

Digitized by Google

an vierter Stelle hinter England, den Vereinigten Staaten und Frankreich. Bis 1890 hatte sich die Welthandelsflotte verdoppelt, doch war der Anteil Frankreichs und ganz besonders der der Vereinigten Staaten erheblich geringer geworden, während der Englands noch gestiegen war. Jetzt war Deutschland an die zweite Stelle gerückt, die es auch heute einnimmt. 1870/71 war die englische Handelsflotte fast neun-, die der Vereinigten Staaten fast dreimal so stark wie die deutsche, heute dagegen ist nur noch die englische sechsundzweidrittelmal so groß, die der Vereinigten Staaten aber um drei Zehntel und die Frankreichs um vier Zehntel geringer als die deutsche. Es hat sich nämlich seit 1870 die deutsche Handelsflotte vervierfacht, die englische verdreifacht und die französische nur verdoppelt, während die nordamerikanische bis in die neuste Zeit sogar zurückgegangen ist; auch in Frankreich macht sich jetzt ein völliger Stillstand bemerkbar, der einem Rückgang bereits nicht unähnlich sieht. Dagegen darf nicht übersehen werden, daß der Rückgang in Nordamerika nur bis 1890 gedauert hat. Damals war er allerdings so groß, daß die alte Scharte noch lange nicht wieder ausgewetzt ist, trotzdem sich seither der Wert der amerikanischen Handelsflotte verdoppelt hat; jedenfalls sind jetzt aber die Vereinigten Staaten auf dem besten Wege, ihren alten Platz wieder zu erobern, und es dürfte in den nächsten Jahren zwischen ihnen und Deutschland ein heißes Ringen um die zweite Stelle geben.

Der Wert der Welthandelsflotte zählt natürlich nach Milliarden, und zwar wird er sich heute auf annähernd 5 Milliarden Mark belaufen. Davon entfallen etwa 2,8 Milliarden auf England und über 400 Millionen auf Deutschland, dem die Vereinigten Staaten mit etwa 340 Millionen am nächsten stehen. Der Wert des Seehandels, der durch diese Welthandelsflotte jährlich bewerkstelligt wird, beträgt weit mehr als das Zehnfache vom Wert der Flotte selbst.

Wenn die deutsche Handelsflotte auch nur ein Zwölftel der gesamten Welthandelsflotte bildet, so zeichnet sie sich doch dadurch aus, daß zu ihr die größten und schnellsten Schiffe der Welt gehören, die selbst englischerseits nicht übertroffen werden.

Digitized by Google

Deutschlands Schiffbau.

Als „eines der wichtigsten Werkzeuge politischer Herrschaft und Macht“ bezeichnet Friedrich Ratzel das Schiff. In der That ist das Schiff ein Werkzeug von ganz besonderer Art. Wie der Pflug, der das Land durchfurcht, die Scholle zwingt, reichere Früchte zu tragen, so ist auch das die Meere durchfurchende Schiff ein früchtefördernes Werkzeug; aber kaum hat es seines gleichen in der befruchtenden Wirkung nach zwei Seiten: Einmal setzt der Bau eines modernen Oceanriesen eine große Anzahl bedeutender Industrien voraus, die durch einen blühenden Schiffbau nachhaltig gefördert, zum Teil überhaupt erst ins Leben gerufen werden. Sodann aber wirkt die stolze Erscheinung eines solchen Beherrschers der Wogen, wirken die tausend Zeugen einer hochentwickelten, kunstreichen Industrie, die er mit sich und in sich trägt, in fremden Landen und an fernen Küsten als eindrucksvollste Verkündigung dessen, was das Heimatland zu schaffen vermag.

Die Beteiligung an dem großen überseeischen Speditionsgeschäft, der Anteil an der Verkehrsvermittelung auf den Hochstraßen des Welthandels, birgt für das beteiligte Land Vorteile nach den verschiedensten Richtungen in sich. Die Frachteinnahmen gewähren eine wesentliche Verbesserung der Zahlungsbilanz, die Ein- und Ausfuhr unter eigener Flagge und mit Vermeidung des kostspieligen und zeitraubenden Umladens in fremden Häfen verbilligt die Produktion und erhöht den Gewinn im internationalen Handel. Zu diesem direkten Gewinn gesellt sich der indirekte, aber gleichfalls sehr hoch zu veranschlagende Gewinn, der für den heimischen Markt aus dem repräsentativen Auftreten der großen Oceanschiffe in den fremden Landen erwächst. In dieser Beziehung ist ein der blühenden Schiffahrt entsprechender blühender Schiffbau von hoher Bedeutung für den heimischen Markt.

„Die Deutschen haben erkannt“, so schreibt George Beondel in seinen wirtschaftlichen Studien über Deutschland, „daß der Schiffbau keine Industrie wie die anderen ist und daß die Ausdehnung der Handelsflotte eine erhebliche Bedeutung für das ökonomische Wohlergehen und die politische Größe des Landes hat. Sie haben erkannt, daß das Schiff geeignet ist, eine mächtige

Digitized by Google

Verbreitung nicht nur der Produkte, sondern auch des Einflusses und Ansehens zu bewirken".

Wenn wir unter diesen Gesichtspunkten den Wert eines blühenden Schiffbaues betrachten, so läßt es sich gar nicht ermessen, wie viele Tausende und Abertausende von Arbeitskräften durch ihn unmittelbar und mittelbar einträgliche Beschäftigung finden. Nach dem Bremer Handelskammerbericht für 1898 sind beispielsweise zur Ausrüstung der Handelsflotte allein in Bremen Waren im Werte von mehr als $8^1/_2$ Millionen Mark aus dem Zollgebiet bezogen. Diese Waren sind von der deutschen Industrie hergestellt und repräsentieren eine entsprechende Summe von Arbeitslöhnen, die an deutsche Arbeiter gezahlt sind. Aber damit ist es nicht gethan: draußen in fremden Häfen, in denen diese Fahrzeuge von tausend staunenden Besuchern durchmustert und bewundert werden — es ist bekannt, daß ein neuer Schnelldampfer jedesmal die meistbesuchte Sehenswürdigkeit von New York bildet — haben jene vortrefflichen Ausrüstungen die Wirkung einer Exportmusterausstellung, ja vielleicht eine noch stärkere, weil unmittelbarer und weniger aufdringlich. Da zeigt sich deutsches Können im hellsten Lichte und die Menge der Bestellungen, die auf Grund dieses starken Einflusses eines riesigen Dampfschiffes seinem Heimatlande zugewandt werden, stellen sicherlich ein Vielfaches dessen dar, was die Ausrüstung selbst für den Arbeitsmarkt bedeutet.

Aber auch wenn wir von dieser indirekten Förderung unseres Marktes durch den Schiffbau einmal ganz absehen, wiewohl sie ohne Zweifel höchst bedeutend ist, so genügt doch schon die direkte Einwirkung vollständig, um die Schiffbauindustrie als eine allgemein wirtschaftlich und insbesondere für die breite Masse der nach lohnender Beschäftigung suchenden Arbeitskräfte höchst bedeutende zu erkennen und den Aufschwung, den sie in den letzten Jahrzehnten in Deutschland genommen hat, mit lebhafter Freude zu begrüßen.

Allein in der kurzen Spanne von 1890—97 hat sich der Anteil der deutschen Werften am Dampfschiffbau der Erde verdoppelt, er betrug 1897 bereits gegen 13 Prozent — wenig genug freilich gegenüber England, das heute noch immer rund drei Viertel der ganzen Dampfschifftonnage baut. Neben der gesamten Entwickelung des deutschen Seewesens ist der Aufschwung des Schiffbaus ganz besonders dem starken Impuls zu verdanken, den die Werften durch die Entwickelung des deutschen Kriegsschiffbaues empfingen. Er hat dazu geführt, daß sie ihre Leistungsfähigkeit rasch und bedeutend stärkten, so daß sie bald auch mehr und mehr den Bedürfnissen der großen Handelsflotte genügen konnten und diese in geringerem Maße als früher auf die Lieferungen aus dem Auslande, besonders auf die Thätigkeit der englischen Werften, angewiesen war. Während nämlich in den Jahren 1873/79 die Zunahme der

Digitized by Google

deutschen Handelsflotte noch zu mehr als zwei Dritteln durch Ankauf aus dem Auslande bewirkt wurde und nur etwa ein Drittel aus deutschen Werften hervorgegangen war, hat sich dieses Verhältnis bis 1898 nahezu umgekehrt.

Die nationalwirtschaftliche Bedeutung des heutigen Aufschwungs unseres Schiffbaus wird wesentlich erhöht durch die Thatsache, daß die deutschen Werften in zunehmendem Umfange deutsches Material zur Verwendung bringen. Auch in diesem Punkte ist die Marine vorangegangen, da für den Kriegsschiffbau ausschließlich deutsches Material benutzt wird. Das Gleiche gilt für die subventionierten Reichspostdampferlinien. Gerade in Bezug auf die Materialfrage haben unsere Werften im Vergleich zu der englischen Konkurenz einen schweren Stand und es ist um so erfreulicher, wenn sie sich trotzdem in so hohem Maße fähig gezeigt haben, den Wettkampf aufzunehmen. Für nichtamtliche Aufträge finden sie es allerdings bisher noch rentabler, Bleche, Profileisen und Spezialmaschinenteile von England zu beziehen. Hinsichtlich des Gusses, des Maschinenbaues ꝛc. sind sie dagegen bereits durchaus auf deutsche Produktion gekommen.

Die alte englische Industrie ist seit langer Zeit in die Verhältnisse eingelebt und bestens für die Lieferungen für Schiffbauzwecke gerüstet, sie ist für diese Zwecke weitgehend spezialisiert, Besitzerin zahlreicher und vielerprobter Patente, und auch unter ihren Werften selbst ist eine weitgehende Spezialisierung eingetreten. Vor allen Dingen aber hatte England lange Zeit außerordentlich wichtige natürliche Vorteile seiner geographischen Verhältnisse, da dort die Kohlen- und Eisenbergwerke, die Hochöfen und die Werften in nächster Nachbarschaft bei einander liegen und durch bequeme natürliche Wasserstraßen in unmittelbarer Verbindung stehen.

Trotzdem Deutschland in dieser Beziehung sehr viel ungünstiger gestellt ist, ist der Aufschwung seiner Werften recht erheblich gewesen und hat die gesamte deutsche Montan- und Eisenindustrie mit ihren Hunderttausenden von Arbeitern nachhaltig gefördert. Neben diesen beiden wichtigsten stehen aber noch zahlreiche andere Industrien, die dem gesteigerten Bau von Kriegs- und Handelsschiffen umfangreiche Beschäftigung, zum Teil auch überhaupt ihre Existenz verdanken. Da sind eine Reihe von Metallindustrien und weite Zweige des Maschinenbaues, da ist die Fabrikation von Panzerplatten und Isolierungsmaterial, da ist ferner die Kork-, Glas-, Holz- und Lederindustrie, die Herstellung von Flaggen, Segeltuch, Tauwerk, Linoleum und so fort. Auch die deutsche Forstwirtschaft findet infolge des großen Holzbedarfs ihre Rechnung und die Landwirtschaft endlich geht gleichfalls nicht leer aus, da die Oceanriesen einen bedeutenden Proviant erfordern.

Digitized by Google

Die Arbeit auf den Werften selbst ist schließlich nur ein Bruchteil der Gesamtarbeit, die sich im Dienste des Schiffbaus vollzieht, und die 35000 Arbeiter, die im Jahre 1895 auf den deutschen Werften gezählt wurden, stellen eine verhältnismäßig geringe Zahl dar im Vergleich zu jenen Mengen, die überall in den Bergwerken und den verschiedensten Industrien Beschäftigung finden, um die Materialien für den Schiffbau zu gewinnen und zu verarbeiten. Übrigens dürfte sich heute, nachdem alle größeren Werften ihren Betrieb mehr oder minder erheblich erweitert haben, auch die Zahl der Werftarbeiter selbst beträchtlich höher stellen als im Jahre 1895. Allein auf 21 der bedeutendsten Privatwerften wurden Ende 1898 über 30000 Arbeiter gezählt. Diese Schiffbauanstalten lieferten im Jahre 1898 zusammen 226 Neubauten im Werte von 84 Millionen Mark ab und hatten weitere 214 Neubauten, von zum Teil außerordentlichem Umfange, im Werte von 235 Millionen Mark in Arbeit. Welche Summe von Arbeitslöhnen birgt sich nicht in diesen Zahlen, und wie viel bedeutender wird die Summe noch, wenn man die im Binnenlande für die betreffenden Schiffbaumaterialien gezahlten Löhne hinzurechnet. Insgesamt sind die Summen, die im Laufe der letzten 25 Jahre der deutschen Industrie und dem deutschen Handel aus dem Schiffbau zugeflossen sind, auf annähernd $1^1/_2$ Milliarden zu schätzen; das war in der Zeit der Entwickelung, in einer Zeit, da, zumal im Anfang der Periode, der größere Teil der Handelsschiffe und Schiffbaumaterialien aus dem Auslande bezogen wurde. Bei dem heutigen Stande des deutschen Schiffbaues und der ihn versorgenden Industrie ist zu hoffen und anzunehmen, daß jene Summen sich in den nächsten 25 Jahren auf ein Vielfaches jenes Betrages belaufen wird. Der größte Teil entfällt übrigens auf den Bau von deutschen und fremden Kriegsschiffen, der auf das industrielle Leben ungemein förderlich eingewirkt hat. Ihm ist es zu verdanken, daß, wie Busley schreibt, „die vaterländische Industrie nunmehr in der Lage ist, jedem in England neuerbauten Schnelldampfer sofort einen ebenbürtigen, wenn nicht überlegenen Mitbewerber entgegenstellen zu können“, einen jener Schnelldampfer, die nachdem ihr Bau tausend fleißigen Händen Beschäftigung gegeben, hinausgehen in alle Welt und ein stolzes Zeugnis ablegen von deutschem Können, hohe Achtung gebietend und durch ihr Auftreten den deutschen Handel, das deutsche Ansehen und schließlich wieder die heimische Industrie hebend und stärkend. Diese in erster Linie durch den Kriegsschiffbau herbeigeführte Leistungsfähigkeit unserer großen Werften giebt dem deutschen Schiffbau eine hohe wirtschaftliche und soziale Bedeutung, sie schafft uns jene überaus wichtigen Werkzeuge politischer Herrschaft und Macht gegenüber dem Auslande, deren wir nur zu lange entraten haben, und eine Fülle fruchtreicher Arbeit im Inlande, sowie die Gewähr für deren Dauer.

Digitized by Google

Trotz des großartigen Aufschwungs, den der deutsche Schiffbau in den letzten Jahren gewonnen hat, vermochte er doch kaum dem Bedarf der überaus lebhaft sich entwickelnden deutschen Schiffahrt zu entsprechen, und noch heute sind die deutschen Reedereien trotz vollster Beschäftigung der deutschen Werften immer noch zugleich auch die besten ausländischen Abnehmer der englischen Werften, da die ganze Nachfrage im Lande selbst noch nicht gedeckt werden kann, und die englische Industrie einen großen Vorsprung durch viele Jahrzehnte alte Spezialisierungen, sowie durch die natürliche Lage der die Schiffbaumaterialien liefernden Rohproduktionsstätten zu den Werften und Häfen.

Der Schiffsverkehr belief sich im Jahre 1899 in den deutschen Häfen auf rund 140 000 Schiffe mit einem Tonnengehalt von über 30 Millionen Tonnen. An der Spitze schreitet Hamburg mit je 13 300 aus- und eingegangenen Schiffen von 7,8 Millionen Tonnen. Selbst den Verkehr des Hafens von Liverpool, der vor 25 Jahren noch den doppelten Umfang des Hamburger Schiffsverkehrs hatte, übertrifft Hamburg heute. Zu berücksichtigen ist ferner, daß deutsche Schiffe seit geraumer Zeit auch in steigendem Umfange den Küstenverkehr in fremden Weltteilen vermitteln, beispielsweise an der ostasiatischen und südamerikanischen Küste.

Die Zahl der von deutschen Seeschiffen überhaupt gemachten Fahrten stieg in den fünf Jahren 1894—1898 von 66 000 auf 79 000. Gleichzeitig stieg der Raumgehalt von 32 auf 40 Millionen Tonnen. Nach dem Raumgehalt entfielen auf den Verkehr zwischen deutschen Häfen im Jahre 1890 3, im Verkehr zwischen deutschen und außerdeutschen Häfen 10 und auf den Verkehr zwischen außerdeutschen Häfen 27 Millionen Tonnen. Der Tonnengehalt der im Jahre 1898 in deutschen Häfen zu Handelszwecken mit Ladung angekommenen Seeschiffe überhaupt belief sich auf $16\frac{1}{2}$, wovon mehr als 14 Millionen auf Dampfschiffe entfielen. Aus deutschen Häfen kamen 3, aus sonstigen europäischen $8\frac{1}{2}$, aus außereuropäischen Häfen $4\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen an. Nahezu 8,7 Millionen fuhren unter deutscher Flagge, 7,7 unter fremder Flagge.

Das Gesamtbild, das der Aufschwung von Deutschlands Schiffbau und Schiffahrt seit Gründung des Reiches und der gegenwärtige Umfang gewähren, ist sehr erfreulich. Der Schiffsverkehr in den sechs größten deutschen Häfen, auf die über zwei Drittel der gesamten Schiffsbewegung aller deutschen Häfen entfallen (Hamburg, Bremen, Stettin, Danzig, Lübeck, Königsberg), hatte im letzten Jahrfünft um ein reichliches Viertel zugenommen. Weit vor allen anderen sind daran Hamburg und Bremen beteiligt. An der Transportleistungsfähigkeit der Welthandelsflotte ist Deutschland heute nahezu mit 10 Prozent beteiligt und steht damit weit vor allen anderen Ländern, mit Ausnahme von England, das immer

Digitized by Google

noch mehr als der Hälfte der gesamten Welthandelsflotte besitzt. Zu beachten ist, daß in Deutschland der Anteil an der Welthandelsflotte ungefähr ebenso groß ist wie der Anteil am Welthandel, während das Verhältnis in Großbritannien ein ganz anderes ist. Unser Anteil an der Kauffahrteiflotte der Erde beträgt, wie gesagt, gegen 10 Prozent, unser Anteil am Welthandel rund 13 Prozent. Großbritannien dagegen hat mehr als die Hälfte der gesamten Welthandelsflotte nach ihrer Leistungsfähigkeit und ist am Welthandel doch nur mit etwa 17 Prozent beteiligt. Allerdings ist hierbei zu bedenken, daß die englischen Schiffe den überwiegenden Teil des ganzen Handelsverkehrs der britischen Kolonien bewirken. Immerhin aber können die großen Weltspeditionsländer ihre Handelsflotte mit Vorteil weit über das Maß des eigenen Handels hinaus entwickeln, um den Warentransport zwischen überseeischen Ländern untereinander zu übernehmen und der heimischen Volkswirtschaft den Gewinn aus diesem Speditionsgeschäft zuzuführen. Es ergiebt sich daraus, daß selbst im Falle einer nicht gleichbleibenden Entwickelung des deutschen Außenhandels die deutsche Handelsflotte in ihrer Entwickelung keineswegs auch zurückzubleiben braucht, daß sie vielmehr nach wie vor in lebhaftem Tempo weiterentwickelt werden kann, um den Anteil der deutschen Flagge an dem Verkehr auf den verschiedensten Hochstraßen des Welthandels zum Nutzen der deutschen Zahlungsbilanz und zum Nutzen der für die Fahrzeuge des Seeverkehrs arbeitenden Industrie weiter zu steigern.

Die Steigerung des transoceanischen Verkehrs auf Grund einer fortschreitenden Schiffbauindustrie und fortschreitenden Leistungsfähigkeit der immer größer werdenden Fahrzeuge bewirkt durch die gleichzeitig mit dieser Steigerung ermöglichte Verbilligung der Transportkosten eine wesentliche Befruchtung der weltwirtschaftlichen Produktion. Die Seefrachten sind im letzten Vierteljahrhundert durchweg um 50 bis 70 Prozent, für große Entfernungen sogar noch erheblich stärker gesunken. Hierdurch ließ sich eine bedeutend verbilligte Zufuhr der Rohstoffe nach den europäischen Industrieländern bewirken, und diese ermöglichte wieder durch die Verbilligung der Produktion die Steigerung sowohl des Massenkonsums im eigenen Lande, wie der überseeischen Ausfuhr von Fabrikaten. Seinen Grund hat dieses Sinken der Frachten, wie gesagt, vornehmlich in der Entwickelung der Schiffbauindustrie, die heute ungleich leistungsfähigere Fahrzeuge herzustellen vermag als ehedem. Auch bei den Segelschiffen wird durch die Anbringung von Maschinerien der verschiedensten Art, namentlich zum Segelreffen und Segelaufsetzen, bedeutend an Mannschaft gespart, wodurch natürlich die Frachtkosten sinken. Auf den Dampfschiffen fallen neben der Steigerung der Größe die verbesserte Ausnutzung der Feuerung

Digitized by Google

ins Gewicht, und zwar um so mehr, als hierdurch nicht nur an Kohle, sondern auch an Laderaum für dieselbe gespart wird.

Wie weiterhin näher ausgeführt ist, gehören zu der deutschen Handelsflotte heute die größten und schnellsten Schiffe der Welt. An Größe wird freilich die „Deutschland" der Hamburg-Amerika-Linie noch von der „Oceanic" der englischen Cunard-Linie übertroffen, aber an Schnelligkeit steht sie zur Zeit unerreicht da, und was die Größe anlangt, so werden demnächst zwei augenblicklich im Bau befindliche Riesendampfer des Norddeutschen Lloyd von 20 000 Brutto-Registertonnen und 38 000 Pferdekräften jedem anderen Fahrzeug der Erde die Spitze bieten.

Deutschland ist dasjenige Land, das nächst England heute am weitesten zum Dampferbau übergegangen ist. Der Bau von Segelschiffen hat in beiden Ländern rapid nachgelassen, am meisten allerdings in England, während in Deutschland heute noch die stolzesten Segler, wenn auch nur in geringer Zahl, gebaut werden, um vorteilhafte Verwendung in dem ausgedehnten deutsch-südamerikanischen Verkehr zu finden. In den Vereinigten Staaten werden noch verhältnismäßig sehr zahlreiche Segler für den Küstenverkehr gebaut. In Italien neigt man wegen des Mangels an Kohlen sowohl wie des nicht minder empfindlichen Mangels an guten Schiffsingenieuren noch stark zum Segelschiff. Wenn Frankreich im Bau von Segelschiffen relativ obenan steht, so ist das auf das französische Prämiensystem zurückzuführen, das den Bau von großen Seglern für möglichst billige Frachten unverhältnismäßig begünstigt. Frankreich stand in der Welthandelsflotte noch im Jahre 1887 an zweiter Stelle, 1891 wurde es von Deutschland überholt und, das gleiche Tempo der Entwickelung in den Hauptschiffbau- und Schiffahrtsländern auch für die Zukunft vorausgesetzt, würde es in wenigen Jahren auch außer von den Vereinigten Staaten noch von Norwegen übertroffen werden. Die französische Dampferflotte ist im Rückschritt begriffen, und während der gesamte Tonnenverkehr in den Hauptthäfen der einzelnen Handelsländer in den letzten 10—15 Jahren eine bedeutende Steigerung, in Deutschland annähernd eine Verdoppelung, erfahren hat, ist in dem Gesamtverkehr der französischen Häfen eine kleine Abnahme eingetreten. Auch hieran trägt die Schuld in erster Linie das verfehlte französische Prämiensystem; dieses System hat man mit nicht gar zu großer Uebertreibung dahin charakterisiert, daß man behauptet, die großen Schnellsegler brauchten nur mit Ballast eine Reise um die Erde zu machen, um den Reedern einen Gewinn abzuwerfen. Thatsächlich kommt es beispielsweise vor, daß die französischen Segelschiffe zunächst mit Ballast nach England, von dort mit Kohlen nach Amerika gehen und aus Amerika mit Getreide und Mehl belastet in die französischen Häfen zurückkehren, d. h. auf dem Wege der

Digitized by Google

Prämie bezahlt der französische Steuerzahler für den Transport englischer Kohlen und für die Ueberschwemmung des eigenen Landes mit überflüssiger Getreidezufuhr, während andrerseits derselbe Steuerzahler gleichzeitig Zollbeamte bezahlt, die den Zweck haben, diese Getreidezufuhr zu erschweren. Ueber die Versuche der Vereinigten Staaten, ihrem Schiffbau einen großen Aufschwung zu geben, wird noch an andrer Stelle zu sprechen sein.

In besonderem Maße ist in Deutschland in den letzten Jahren der Bau der gewaltigen Oceanriesen gefördert worden, der für die großen deutschen Reedereien insbesondere den Verkehr nach Nordamerika vermittelt. Die enorme Schnelligkeit dieser Riesenfahrzeuge wird allerdings nur durch einen außerordentlich gesteigerten Kohlenverbrauch erkauft. Mit der Verdoppelung der Schnelligkeit verdoppeln sich die Unkosten nicht nur — sie steigen in noch weit höherem und schnellerem Maße. So wird z. B. die Reise von Havre nach New York von einem Schiff mit 11 Knoten Geschwindigkeit in 288 Stunden zurückgelegt; die Kosten der Hin- und Rückreise betragen 136 000 Mark, die Kosten für eine Stunde Fahrt also 236 Mark. Bei einer Geschwindigkeit von 16 Knoten dagegen, d. h. bei einer Fahrtdauer von 198 Stunden, betragen die Kosten einer Hin- und Rückreise schon 236 000 Mark, die einer Stunde Fahrt also bereits 588 Mark! Nimmt man nun aber gar die Geschwindigkeit der neuesten Schnelldampfer, d. h. 21 Knoten, so dauert die Reise zwar nur 151 Stunden, die Kosten für eine Hin- und Rückreise steigen aber auf 435 000 Mark und die Kosten für eine Stunde Fahrt auf 1440 Mark.

Doch diese vermehrten Unkosten spielen angesichts der großartigen Steigerung des Verkehrs, mit der sie verbunden sind, kaum eine Rolle. Im Weltverkehr rechnen nicht die Tausende, sondern die Hundertmillionen, wie der Wert der diesem Weltverkehr dienenden großen Handelsflotte selbst nach Milliarden sich berechnet.

Die glänzende Entwickelung, die der deutsche Schiffbau in den letzten Jahren genommen, hat auch im Jahre 1900 in erfreulicher Weise fortgedauert. Das Jahr 1900, in dem die stolze „Deutschland" den Rekord in der Amerikafahrt erreichte und zwei deutsche Gesellschaften als die beiden größten Reedereien der Erde auf der Pariser Weltausstellung Triumphe feierten, war ein Ehrenjahr und ein Jahr rüstigster Arbeit für Deutschlands Schiffahrt und Schiffbau. Die Werften, die zum großen Teil auch im letzten Jahre wieder erhebliche Erweiterungen ihrer Anlagen vornehmen konnten, waren so reichlich beschäftigt wie nie zuvor. Nach der vom Germanischen Lloyd veröffentlichten Jahresübersicht erreichte die Tonnenzahl der von den deutschen Privatwerften im Jahre 1900 fertiggestellten Schiffe nahezu eine viertel Million, d. i. drei-

Digitized by Google

mal so viel wie im Jahre 1896 und 50 Prozent mehr als im Jahre 1898. Wenn gleichwohl noch gegen 100 000 Tonnen für deutsche Rechnung auf englischen Werften gebaut wurden, so ist zu berücksichtigen, daß andererseits deutsche Werften gegen 113 000 Tonnen für das Ausland zu bauen hatten. Im Bau befanden sich auf deutschen Privatwerften überhaupt, sowie auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung rund 700 Schiffe mit mehr als 760 000 Registertonnen. Die wachsende Größe der Seeschiffe kommt darin zum Ausdruck, daß gegenüber dem Vorjahre zwar eine Verringerung in der Schiffszahl, gleichwohl aber eine erhebliche Vermehrung der Tonnage der im Bau befindlichen Schiffe zu verzeichnen ist. Der Zuwachs an Tonnengehalt fällt übrigens allein auf die Dampfschiffe, während bei den Segelschiffen eine Abnahme stattgefunden hat. Von den im Bau befindlichen Schiffen entfielen nach dem Tonnengehalt mehr als zwei Drittel auf Seedampfer von über 100 Registertonnen. Die Zahl der auf deutschen Privatwerften gebauten Kriegsschiffe betrug 48, ihre Größe rund 90 000 Tonnen. Von den auf deutschen Privatwerften und für deutsche Rechnung auf ausländischen Werften im Bau befindlichen Schiffen wurde während dieses Jahres rund die Hälfte fertiggestellt, so daß einstweilen, auch abgesehen von den neuen Aufträgen, für reichliche Arbeit gesorgt ist. Die Produktion der deutschen Privatwerften verteilt sich derartig, daß etwas mehr als ein Drittel auf das Nordseegebiet, der erheblich größere Teil der fertiggestellten Schiffe auf die Ostseewerften entfiel.

Mit dem englischen Schiffbau lassen sich die deutschen Zahlen nicht ohne weiteres vergleichen, da in England die während des Jahres vom Stapel gelaufenen, in Deutschland dagegen nur die vollständig fertiggestellten gezählt und außerdem die kaiserlichen Werften nicht mit berücksichtigt sind. In England liefen in diesem Jahre 854 Schiffe von 1,5 Millionen Tonnen vom Stapel; in Deutschland wurden auf den Privatwerften 385 Schiffe mit 273 000 Tonnen fertiggestellt. An der Schiffbauproduktion der ganzen Welt war im Jahre 1898 England mit 76 Prozent des Tonnengehalts beteiligt; an zweiter Stelle stand Deutschland mit 7,7 Prozent. Nach den obigen Zahlen müßte sich das Verhältnis im Jahre 1900 abermals erheblich zu Gunsten Deutschlands verschoben haben; wenn auch der Abstand zwischen beiden Ländern noch außerordentlich groß ist, so zeigt sich doch in neuerer Zeit eine beständige Verringerung, und unser Anteil an der Lieferung der Hauptwerkzeuge des Weltverkehrs erfreut sich qualitativ wie quantitativ einer immer steigenden Bedeutung.

Digitized by Google

Die deutsche Reederei.

Eine leistungsfähige Reederei ist für Deutschland nicht nur bewährte Tradition, sondern gegenwärtig auch ein unbedingtes Bedürfnis, um unsere sogenannte „ungünstige" Handelsbilanz in eine günstige Zahlungsbilanz zu verwandeln. Nach den natürlich sehr ungenauen, aber in ihrem Gesamtresultat zweifellos richtigen Zahlen der Handelsstatistik rechnete unsere Ausfuhr dem Werte nach mit einem Minus von fast $1^1/_2$ Milliarde im Jahre 1899 (ebenso 1898, die erste Milliarde wurde seit 1890 fast regelmäßig überschritten) gegenüber der Ausfuhr, und unter den Mitteln, dieses Weniger in ein schließliches Mehr zu verwandeln, steht der Transport aller dieser Handelsartikel auf deutschen Schiffen, also der Gewinn aus der Fracht, an hervorragender Stelle.

Schon das Mittelalter hatte eine gewaltige deutsche Reederei auf dem einzig gangbaren Wege des engen wirtschaftlichen Verbandes zu gemeinsamem Schutz nach außen entstehen sehen. Als 1282 die Lübecker, Hamburger und Kölner Hanse sich zu einer Londoner Faktorei verschmolzen unter Unterstützung der ausschließlich fiskalischen Politik der englischen Könige, die das Geld nahmen, wo sie es fanden, schien der deutsche Welthandel für alle Zeiten begründet. Doch der deutsche Kaufmann hatte sich überall Privilegien zu verschaffen gewußt, die den fremden Ländern unerträglich wurden, ohne die Macht zu haben, nach innen dem Rest egoistischer Ausbeutung entgegenzutreten, dem Ausland gegenüber — wenn es einmal staatlich geeinigt auftrat — sein Eigentum zu schützen. Keine Staatsgewalt war ernstlich gewillt, diesen Städten, die auch nie anderen als eigenen Interessen gedient hatten, zu helfen, und so sank ihre Macht schnell zusammen. Damit zerfiel der deutsche Handel in die zwei Gruppen, die wir noch im Beginn unseres Jahrhunderts antreffen: Die immer noch bedeutende Ostseereederei und eine vom Ausland geduldete, allmählich immer mehr auf Hamburg und Bremen sich einschränkende Weltreederei, die sich nicht nur mit Import und Export beschäftigte, sondern auch den Verkehr zwischen fremden Ländern eifrig pflegte. England hatte guten Grund, nichts gegen diesen Rest alter Herrlichkeit zu thun, waren doch Ende der dreißiger

Digitized by Google

Jahre 50 % der in Hamburg einlaufenden Schiffe englisch, nur 22 % hamburgisch und der deutsche Matrose ein dringendes Bedürfnis der englischen Flotten, der doch nur zu erhalten war, wenn man dem Lande einen gewissen Seehandel ließ. Die Dampfschiffahrt gab dann dem industriegewaltigen England die volle Beruhigung, daß seine Reederei unerreichbar sei.

Inzwischen begannen sich die wirtschaftlichen Bedingungen in Deutschland seit Begründung des Zollvereins zu bessern (1834), das hanseatische Hinterland wurde immer mehr ein einheitliches Handelsgebiet, die Aufhebung der Navigationsakte (1849) ließ das allmähliche Fallen aller Handelsschranken erhoffen und stärkte den Unternehmungsgeist. Aber selbst die 1847 gegründete Hamburg-Amerika-Linie eröffnete ihren Betrieb noch mit drei Segelschiffen, wie sie auch die ältere Slomannsche Reederei ausschließlich beschäftigte, während man in England schon seit 1840 in der Cunard Line eine regelmäßige Postdampferverbindung nach Amerika besaß. Sicherlich wäre die Entfaltung der deutschen Reederei noch lange zurückgeblieben, wenn hier nicht der sonst so bedauerliche, von Jahr zu Jahr zunehmende Auswandererstrom aus Deutschland und seinen Nachbarländern hülfreich eingegriffen hätte. Mit diesem Verkehr rechnend, konnte der Norddeutsche Lloyd in Bremen gleich bei seiner Gründung vier große Schraubendampfer bestellen (1857).

Seitdem hat die Reederei der beiden großen Hansestädte einen von Jahr zu Jahr steigenden Aufschwung genommen. Hier ging man auch für das Handelsschiff, das nicht in fester Linie betrieben werden sollte, immer mehr zur Verwendung von Dampfern über, wenn auch noch in den sechziger Jahren die Segelschiffe nach Zahl und Tonnage eine relativ stärkere Vermehrung erfuhren.

Alles vereinigte sich aufs glücklichste, die deutsche Reederei zu fördern. Von der Seeräuberei, unter der vor allem natürlich die wehrlosen deutschen Kleinstaaten gelitten hatten, war man ja seit der Besetzung Algiers durch die Franzosen glücklich befreit. Dennoch nützte die Flotte des Norddeutschen Bundes mit ihrer neuen einheitlichen Flagge dem deutschen Handel außerordentlich, indem sie die zu Uebergriffen stets geneigten exotischen Völker erinnerte, daß zum erstenmal in der Geschichte hinter dem deutschen Seefahrer eine Großmacht schützend stand. Die Bedürfnisse der deutschen Marine förderten endlich auch einen der modernen Technik gewachsenen Schiffbau als Grundbedingung des maritimen Fortschritts. Reißend wurde die Entwickelung unserer Weltreederei indes erst, seit die Gründung des Deutschen Reiches einen industriellen und kommerziellen Aufschwung ohnegleichen hervorgerufen hatte. Nach der amtlichen Statistik betrug die Zahl der Segelschiffe am 1. Januar

Digitized by Google

der betreffenden Jahre (Tonnengehalt in brutto Registertons erst seit 1896 festgestellt):

	Segelschiffe			Dampfschiffe		
	Zahl	Tonnengehalt	Besatzung	Zahl	Tonnengehalt	Besatzung
1871	4372		34 739	147		4 736
1876	4426		33 215	319		9 147
1881	4246		31 003	414		8 657
1886	3438		24 839	664		14 006
1891	2675		17 898	896		22 317
1896	2388	618 417	14 487	1068	1 319 060	25 139
1899	2318	596 428	13 550	1223	1 674 567	29 111

Das Sinken der Segelschiffe nach Zahl und Tonnage, am schnellsten zwischen 1880 und 1896 sich vollziehend, war die notwendige Folge der Verdrängung der Segler, vor allem der kleinen, aus den Linien, in denen ihnen das Dampfschiff naturgemäß überlegen ist; das ist aber keineswegs überall der Fall, und so nehmen denn seit 1891 im fortgeschritteneren Nordseegebiet die Segelschiffe der Zahl, vor allem dem Raumgehalt nach wiederum zu, und die jüngsten Bestellungen einer so großen Reederei wie die von Laeisz, dessen Fünfmaster „Potosi" erst kürzlich Weltruf erlangte, zeigen, daß die Rolle des Segelschiffes noch lange nicht ausgespielt ist. Wenn die Gesamtzahl der Segler dennoch auch seit 1890 gesunken ist, so ist die Ursache in den Ausrangierungen, die unsere Ostseeflotte noch fortgesetzt in ihrem veralteten Material zu machen gezwungen ist, zu suchen. Die Dampfertonnage wird während der nächsten Jahre in einer vermutlich noch schnelleren Progression zunehmen.

Immerhin ist zu beobachten, daß im Laufe der Jahre die kleineren Häfen zurücktreten und die außerordentliche Steigerung des Handels sich auf wenige große Städte beschränkt, in denen wiederum weniger die Gesamtreederei als einige wenige Riesenunternehmungen am Aufschwung teilnehmen. Das hatte seinen Grund vor allem in den zahlreichen wirtschaftlichen Krisen, die beständig ein oder das andere Land erschüttern. Um ihnen entgegenzutreten, sehen sich die Gesellschaften zur Ausdehnung ihres Betriebes auf andere Länder oder Erdteile gezwungen, um an einer Stelle das an anderer Verlorene einzubringen. Die Möglichkeit zur Gründung dieser oft riskanten Unternehmungen geben die seit 1870 sich aufhäufenden Kapitalien. 1871 entstand die Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Kingsin-Linie für den ostasiatischen Verkehr, 1872 vermehrte der Lloyd in Bremen seinen Betrieb nach Nordamerika und nahm 1878 den südamerikanischen Ver-

Digitized by Google

kehr auf. 1872/73 entstand die Hamburger Gesellschaft „Kosmos“ für den Verkehr nach der Westküste Südamerikas. Neben diesen gewaltigen Gesellschaften wollen die Privatreedereien nicht viel bedeuten, wenn sich unter ihnen auch große Unternehmungen, wie die von Slomann und de Freitas & Comp. befinden. Auf jenen beruht der ungeheure Aufschwung, der Deutschland von der vierten Stelle in der Reihenfolge der Dampferflotten im Jahre 1870/71 (hinter England, den Vereinigten Staaten und Frankreich) an die zweite Stelle rücken ließ mit einer Zunahme der Dampfertonnage (bis 1888/89) um 1447,1 % gegen 595,5 % der englischen Flotte, während sein Anteil an der Tonnage der Welthandelsflotte 1899/1900 9,15 % betrug (gegen 7,1 % im Jahre 1890/91), darin nur von England — allerdings bedeutend — übertroffen mit seinen 53,3 % (zurückgegangen gegen 1890/91, wo es noch 58,7 % waren). Voraussichtlich wird die Besserung dieser Zahlen zu Gunsten Deutschlands, wenigstens in den nächsten Jahren, anhalten.

Wie ausschließlich diese Zahlen auf das Konto der Riesenbetriebe kommen, zeigen Ernst von Halle's Nachweise: „5 Reedereien, 0,5 % sämtlicher Betriebe, haben über ein Drittel der Nettotonnage in ihrem Besitz; oder, wenn man die 9 Reedereien der Klasse von 25 000—50 000 Nettotons noch hinzunimmt, so stellen 1,4 % der deutschen Reeder etwas über die Hälfte der gesamten Reedereitonnage — in absoluten Zahlen: 14 von den 974 Reedereien beanspruchen von den fast 1¾ Millionen Registertonnen nahezu ⁹/₁₀ Millionen Tonnen!“

Wie sich die dargestellten Verhältnisse weiterhin zu gunsten der allergrößten Reedereien entwickelt haben, kann man daraus entnehmen, daß die hier noch mit 382 499 Registertons angesetzte Hamburg-Amerika-Linie inzwischen die 600 000 Tonnen überschritten hat, während der Norddeutsche Lloyd mit seinen 110 Oceandampfern ebenfalls 500 000 erreicht hat (gegen 346 104, die der Berechnung zu Grunde lagen).

So wird eine Betrachtung der gegenwärtigen Reederei bei den großen Gesellschaften beginnen müssen. Unter ihnen, nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt, steht nach langem Ringen die Hamburg-Amerika-Linie an der Spitze, wie folgende Zahlen vom Beginne 1900 — seitdem bedeutend überholt — beweisen mögen:

	Seeschiffe	Registertons
Hamburg-Amerika-Linie	69	335 230
Norddeutscher Lloyd	64	317 928
British India Steam Navigation	107	311 268
Peninsular u. Oriental N. C.	52	261 937
Messageries Maritimes	63	243 000
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (Japan) .	67	191 543
Navigatione Generale	98	178 000
Russische Schiffahrts- und Handelsgesellschaft	60	161 220
Oesterreichischer Lloyd	64	154 033

Digitized by Google

Ebenso steht Deutschland der Größe der Dampfer nach, an der Spitze, da weit über die Hälfte der modernen Riesendampfer (8 von 12) auf deutschen Werften gebaut und in deutschem Besitz sind. Von Dampfern über 10 000 Registertons waren Mitte 1900 in der englischen, amerikanischen und deutschen Handelsmarine überhaupt 31 vorhanden. Von ihnen waren 19 in deutschem, 9 in englischem, 3 in amerikanischem Besitz. Auch nach dem Durchschnittsalter der Schiffe behauptet die deutsche Reederei den ersten Platz, indem die Hamburg-Amerika-Linie mit 5,2 Jahren und die Hamburgisch-Südamerikanische D. A.-G. mit 4,8 Jahren an der Spitze stehen. (British India Comp. 12,7, Cunard Line 10,8.) Zu ihrem Besitz zählt der gegenwärtig schnellste Passagierdampfer der Welt, „Deutschland". Ihre Großdampferflotte übertrifft an Tonnengehalt die entsprechenden Flotten ganzer Staaten, wie die Spaniens, Italiens, Oesterreichs, Rußlands, sogar die der letzten beiden Staaten zusammengenommen.

Die Hamburg-Amerika-Linie hat sich in etwas anderer Richtung entwickelt wie der Norddeutsche Lloyd. Während dieser, immer in Verbindung mit den politischen Interessen und Faktoren des Deutschen Reichs, sich sogleich die neue Subventionspolitik des Deutschen Reiches nutzbar zu machen wußte, hat die Hamburger Reederei lange nichts wissen wollen von den Lasten und Vorzügen einer staatlichen Subvention und daher ihre Entwickelung mehr auf das, namentlich seit dem Zollanschluß fühlbar werdende rapide Wachstum des hamburgischen Handels gebaut, der gegenwärtig über $^3/_5$ unseres gesamten überseeischen Handels darstellt.

Mitte der achtziger Jahre besaß die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-A.-G. einen verhältnismäßig kleinen Betrieb: eine Linie Hamburg-New York, dazu eine viermalige Verbindung nach Westindien, die beide einen Bestand von 22 Seedampfern (60 531 Registertons) erforderten.

Seitdem hat die Gesellschaft sich ungemein erweitert, bald durch Schaffen neuer Linien, oft durch Auffangung anderer, oder durch enge Geschäftsverbindung, so daß sie gegenwärtig nach Nordamerika 8 Linien von Hamburg aus betreibt, und zwar nach Montreal, Portland, Boston, Philadelphia, Baltimore, New Orleans, New York (2), dazu je eine von Stettin und von Genua-Neapel nach New York, weiterhin eine Reihe mittelamerikanischer Linien (7), die fast sämtliche bedeutenden Hafenplätze des westindischen Archipels, dazu Mexiko, Columbia und Venezuela anlaufen. Neuerdings spricht man von der Einrichtung einer schnellen direkten Verbindung nach Veracruz, die demnächst in Betrieb genommen werden soll. Weiterhin läuft eine neue nordbrasilische Linie nach Pern und Manaos, während die Verbindung mit den übrigen Häfen der Ostküste von Südamerika durch Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf drei Linien besorgt wurde, einer wöchentlichen über

Digitized by Google

Bahia, Victoria oder über Pernambuco nach Rio und Santos, einer vierzehntägigen nach Süd-Brasilien und einer wöchentlichen nach Montevideo, Buenos Ayres, Rosario und San Nicolas. Diese Gesellschaft arbeitete mit 11¼ Millionen Aktienkapital und einer Flotte von 32 Seeschiffen (108 260 Tonnen). Um sich ihren Anteil an dem außerordentlich wichtigen deutsch-südamerikanischen Handel, der im Fall eines Zollkrieges zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten als Gegengewicht gegen die Verminderung des Verkehrs mit Nordamerika dienen kann, zu sichern, ist die Hamburg-Amerika-Linie durch Ankauf der brasilianischen Linie der Reederei de Freitas & Co. in ein Vertragsverhältnis mit der oben genannten Gesellschaft getreten, nach welchem die Linieen nach Buenos Ayres und Brasilien fernerhin von beiden Gesellschaften gemeinsam betrieben werden. Dadurch wurde auch dem den Frachtgewinn vermindernden Tarifkampf von de Freitas gegen die Hamburg-Südamerikanische Gesellschaft ein Ende gemacht. Gesichert wurde das neue Unternehmen durch Ankauf einer von der englischen Firma Gellatty, Houkey und Co. unter dem Namen „Plate Steamship Co." betriebenen, bisher unbedeutenden Linie Antwerpen-Buenos Ayres, die fernerhin zu einer ebenfalls gemeinschaftlich betriebenen vierzehntägigen Linie ausgebaut werden soll.

Schon greift die Gesellschaft auch nach der Westküste Südamerikas über, indem ein neuer Vertrag mit der Hamburger Kosmoslinie, die selbst erst vor einigen Jahren aus einer Verschmelzung der alten Kosmoslinie mit der Hamburg-Pacific-Linie hervorgegangen war, geschlossen ist, laut welchem sich die Hamburg-Amerika-Linie an dem Verkehr nach der amerikanischen Westküste beteiligen wird.

Eine in Verbindung mit zwei anderen Reedereien (Slomann und einer englischen) betriebene Linie New York-Ostasien zeigt ebenfalls die Sorgfalt, mit der jede Gelegenheit zur Ausdehnung von der Hamburger Gesellschaft wahrgenommen wird. So besitzt die Hamburg-Amerika-Linie für den Verkehr mit Nordamerika in Gemeinschaft mit dem Bremer Lloyd, für den mit Südamerika in Gemeinschaft mit den obenerwähnten ihr nahestehenden Gesellschaften das Monopol und damit die Möglichkeit, unangenehmen Komplikationen entgegenzutreten. Auch in ihrem bedeutenden Verkehr von Italien nach New York wie nach Buenos Ayres hat sie sich gegen eine die eigene Flagge bevorzugende Wirtschaftspolitik durch Gründung einer italienischen Tochtergesellschaft „Italia" zu decken gewußt, wie sie in New York für alle Fälle die Hamburg-Amerika-Line Terminal and Navigation Co. bereit hält, um einem etwa von den Vereinigten Staaten geführten Schlag gegen die fremde Handelsflagge auszuweichen.

Aber auch über den Handel mit Amerika hinausgreifend, sucht gegenwärtig die Hamburg-Amerika-Linie sich den Anteil am erweiterten Weltverkehr

Digitized by Google

zu sichern. So richtete sie zunächst einen Frachtverkehr nach Ostasien ein, dabei mit dem hier seit Jahren eingesessenen Lloyd sich einigend. Beide Gesellschaften übernahmen auch die ältere, um die Erweiterung unseres Handels in Ostasien hochverdiente Kingsin-Linie gemeinsam, und schließlich trat die Hamburg-Amerika-Linie auch in den Reichs-Subventionsvertrag mit dem Norddeutschen Lloyd mit ein, so daß nun ein Reichspostdampfer alle 14 Tage abwechselnd von Bremen und Hamburg über Antwerpen (die Bremer Dampfer auch Rotterdam), Southampton, Genua, Neapel, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Nagasaki, Hiogo nach Yokohama läuft (Erste Fahrt von Hamburg am 21. März 1900).

So sehen wir die größte Gesellschaft der Welt in ununterbrochenem Fortschritt; in letzter Zeit wußten die Zeitungen monatlich mehrmals von der Erweiterung des Betriebes durch Begründung neuer Linien und Kauf oder Bestellung neuer Schiffe zu berichten. Der Gewinn war nicht nur infolge des Verkehrs gelegentlich der Pariser Weltausstellung erheblich, sondern auch unter dem Einfluß, den die Entziehung großer Räume der englischen Flotte durch die beständigen Transporte gelegentlich des südafrikanischen Krieges auf die Nachfrage nach Schiffen ausübte, der allerdings auch unsere Handelsmarine nicht mehr völlig gewachsen war, seit die ostasiatische Expedition unser Schiffsmaterial in Anspruch nahm. Um allen neuen Anforderungen gewachsen zu sein, gab die Generalversammlung am 27. Februar 1900 ihre Zustimmung zur Vermehrung des Aktienkapitals auf 80 Millionen Mark (vorher 65 Millionen), so daß auch mit dieser Summe die Hamburg-Amerika-Linie mit dem Norddeutschen Lloyd zusammen an der Spitze der Reedereien steht.

Trotzdem wäre es ein großer Irrtum, zu glauben, daß die Hamburger Reederei mit dieser Gesellschaft erschöpft wäre: neben diesem Stern erster Größe giebt es noch eine Reihe zweiter und sehr viele geringerer Größe. Außer den schon erwähnten, der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Kosmos-Linie, die mit einem Material von 25 Schiffen (90 000 Tonnen Anfang 1900, inzwischen ist der Tonnengehalt ebenfalls über 100 000 gestiegen) arbeitet, ruht z. B. der ganze deutsche Verkehr auf festen Linien nach Mittel- und Südafrika in den Händen Hamburger Firmen, und zwar der Deutschen Ostafrika-Linie (19 Schiffe, 37 389 Registertons), die ihr Material ebenfalls bedeutend vermehrt, um gemäß dem neuen Vertrage mit dem Deutschen Reich eine vierwöchentliche Verbindung um ganz Afrika, abwechselnd von Osten durch den Suezkanal und von Westen über Kapstadt zu schaffen, dazu eine 14tägige Verbindung nach Deutsch-Ostafrika. Der deutsche Verkehr auf der Westküste ruhte bisher ausschließlich in den Händen der Woermann-Linie, die mit einer Tonnage von 40 926 Tonnen (24 Schiffe)

Digitized by Google

rechnete und vier Fahrten monatlich bis Kamerun, eine fünfte bis Kapstadt ausführte. Im Anschluß daran besaßen deutsche Reeder eine ostafrikanische Küstenverbindung und eine Linie von Ostafrika nach Bombay, auf dem uralten Verkehrswege Ostafrikas. Ebenfalls berührt Südafrika die Linie der Deutsch-Australischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg, deren Dampfer über das Kap nach den australischen Hauptstädten und Java laufen (Anfang 1900: 59 917 Tonnen).

In den Händen der deutschen Levante-Linie, die in zwei Jahren ihr Material verdoppelt hat und Ende 1899 19 Seeschiffe mit 39 500 Tonnen besaß, ruht der Verkehr mit griechischen und türkischen Häfen der Levante, Rob. M. Slomann betreibt feste Linien, mehrfach in Verbindung mit der Hamburg-Amerika-Linie, auf 32 Schiffen (68 502 Tonnen), während de Freitas durch Abgabe seiner auf der südamerikanischen Linie beschäftigten Schiffe seine Tonnage wesentlich vermindert hat. Neben diesen in festen internationalen Linien thätigen großen Reedereien ist die Zahl der unregelmäßigen oder ganz in wilder Fahrt Fracht suchend verkehrenden Dampfer immer noch sehr erheblich. Dazu sind zwei in Hamburg ansässige Reedereien in der asiatischen Küstenfahrt beschäftigt. Neben ihnen sei gleich hier die sehr große Apenrader Reederei von Jebsen (14 Schiffe, 24 000 Tonnen) genannt, die gleichfalls an der asiatischen Küstenfahrt hervorragend beteiligt ist. Solcher Reedereien, die oft über eine bedeutende Tonnage verfügen (Knöhr & Burchard Nachf. 10 Schiffe, 20 006 Tonnen, Andersen 6 Schiffe, 15 664 Tonnen) wird im allgemeinen zu wenig gedacht, obwohl gerade sie nicht selten rentabler und ihrem Geschäftsumfange nach bedeutender sind, als kleinere Gesellschaften mit regelmäßigen Linien, deren überall ausgehängte Fahrpläne der Reederei eine öffentliche Bedeutung geben, die inhaltlich bisweilen kaum gerechtfertigt ist.

Noch weniger beachtet wird im allgemeinen die doch höchst bedeutende Segelschiffsreederei, für deren erneutes langsames Wachstum im Nordseegebiet die Zahlen oben angeführt waren. Für einzelne, von der Witterung begünstigte Landstriche, wie Südamerika (Westküste vor allem) ist sie — natürlich nur für langsamen Güterverkehr geeignet — noch auf lange hin unentbehrlich, und Hamburg kann mit Stolz auf Reedereien blicken, wie die von Laeisz (1899 16 Segelschiffe mit 32 122 Tonnen), L. Wencke und Söhne mit 16 Schiffen und 28 576 Tonnen, M. G. Amsinck mit 5 Schiffen und 10 650 Tonnen. Ihre mit allen Mitteln unserer Technik ausgerüsteten, neuen stählernen Riesenschiffe werden ihren Platz auch neben den Ueberseedampfern behaupten und verdienen auch unter allgemeineren, nationalen Gesichtspunkten eine um so größere Würdigung, als das Segelschiff immer noch eine unübertreffliche Schule unserer Matrosen ist.

Digitized by Google

Neben der Hamburger Reederei ist in erster Linie nur noch die Bremer zu nennen. Da sie nicht so völlig wie die Hamburgische auf der natürlichen Handelsentwickelung aufgebaut ist, sondern fast mehr noch ihre Stellung der weitschauenden Tüchtigkeit großer Männer verdankt, herrscht hier noch mehr als dort das Prinzip der großen Gesellschaften, an deren Spitze der Norddeutsche Lloyd steht. Er trat 1857 das Erbe einer in Liquidation befindlichen New-York-Bremer Gesellschaft an, sich sogleich das damals noch wenig verbreitete Dampfschiff zu nutze machend, von denen England vier lieferte. Daneben besaß die Gesellschaft eine kleine Linie nach England (drei Dampfer). Der erste große Überseedampfer „Bremen" verließ am 19. Juni 1858 die Weser zur Fahrt nach New York. Schon 1868 wurde der wöchentliche Betrieb eingerichtet, dabei eine Dividende von 20 Prozent gezahlt! So schien eine Erweiterung des Verkehrs erwünscht und wurde 1868 durch Einrichtung der 14tägigen Baltimore-Linie durchgeführt. Nach Ueberwindung der anfangs durch den Krieg geschaffenen Schwierigkeiten wurde eine neue Erweiterung durch Einbeziehung Centralamerikas in den Verkehr versucht — ohne Erfolg. Denn der Auswanderer-, überhaupt der Personenverkehr war von jeher der eigentliche Stützpunkt der Gesellschaft gewesen; er versagte hier, und Bremen war nicht imstande, den Handelsverkehr in genügendem Umfange an sich zu ziehen. Indes gelang eine neue Verbindung nach Südamerika mittelst zweier Linien (Brasilien, La Plata).

Inzwischen hatte die vervollkommnete Technik erheblich größere Geschwindigkeiten möglich gemacht. Es war der große Verdienst des Lloyd, rechtzeitig durch Schaffung einer wöchentlichen Schnelldampferlinie (1881) die Konsequenzen gezogen zu haben. Er stand nun an der Spitze aller Gesellschaften, die den direkten New Yorker-Verkehr besorgten, der Größe nach die vierte Weltreederei, übertroffen nur von einer englischen und zwei französischen Reedereien, die alle drei subventioniert waren.

Immer noch lag die Gefahr für den Lloyd in der im ganzen einseitigen Richtung seines Verkehrs: jede nennenswerte Differenz mit den Vereinigten Staaten konnte ihn vernichten. So war es ein im wohlverstandenen Interesse der Gesellschaft liegender Entschluß, den durch das Gesetz vom Jahre 1885 vorgeschriebenen subventionierten Reichspostdampferdienst nach Ostasien und Australien zu übernehmen. Die Bedingung des Gesetzes, daß auf dieser Linie von neuen nur in Deutschland gebaute Schiffe Verwendung finden dürften, gab gleichzeitig dem deutschen Schiffbau einen großen Anstoß, so daß es seitdem möglich wurde, fast alle neuen Überseedampfer auf unseren Werften herzustellen. Ostasien für seine Flotte zu einem ebenso gesicherten Verkehrsgebiet zu machen, wie es Südamerika der Hamburgischen Reederei ist, war der neue Plan des Lloyd.

Digitized by Google

Seine Verwirklichung gelang in der jüngsten Zeit durch den Ankauf zweier englischer Küstenlinien, der Holt Line und der Scottish Oriental Steamship Co. mit zusammen 25 Schiffen (35 121), wodurch der Lloyd die Linien Singapore-Bangkok-Borneo und Bangkok-Swatow-Hongkong für sich erwarb. Da nun der neue Subventionsvertrag, in den inzwischen, soweit er China betrifft, die Hamburg-Amerika-Linie eingetreten ist, zwei weitere Zweiglinien vorschreibt, Singapore-Sidney (über Batavia, Neu-Guinea, Queensland) und Hongkong-Sidney (über die neuen deutschen Erwerbungen, Marianen, Karolinen, Neu-Guinea, Queensland) beherrscht der Lloyd gegenwärtig in einem Netz von Linien diese ganze Schiffahrt, an deren Erweiterung durch Aufnahme der Yangtseschiffahrt und neuer Verbindungen er ununterbochen thätig ist, so daß ihre Zahl gegenwärtig 10 erreicht. Daneben unterhält er einen regelmäßigen Schnelldampferverkehr Genua-New York, gegenwärtig in Verbindung mit der Hamburg-Amerika-Linie, dazu eine monatliche Linie nach Galveston und schließlich eine kleine traditionelle Linie nach deutschen Seebädern, während er seinen alten Verkehr nach England an eine andere Reederei abgegeben hat.

Zu den Hilfsmitteln seines großartigen Betriebes gehört u. A. das neue Kaiserdock in Bremerhaven, welches er vom Bremischen Staat gepachtet hat, sowie eine Schleppversuchsstation mit der Bestimmung, die für höchste Geschwindigkeiten bestgeeignete Schiffsform zu finden, die einzige der Art in Deutschland. Seine Flotte umfaßte im letzten November 60 eigentliche Ueberseedampfer, dazu 3 Passagierdampfer für den Verkehr nach den Nordseebädern und 32 Schiffe der indochinesischen Küstenfahrt, die ihrem Gehalt nach zwischen 1000—2000 Brutto-Registertonnen schwankte. Der Tonnengehalt betrug, abzüglich der 36 554 Tonnen haltenden Flußdampfer und Leichter 470 200, dazu ein Kadettenschulschiff „Herzogin Sophie Charlotte". Das Durchschnittsalter der Ueberseeflotte, das durch 10 im Bau befindliche Schiffe noch weiter herabgemindert werden wird, beträgt gegenwärtig 5,5 Jahre. Zum Vergleich seien einige ältere Zahlen herangezogen: 1891 besaß der Lloyd 46 transatlantische Dampfer (über 1000 Tonnen), dazu 10 kleinere, insgesamt, ohne Schlepper und Leichter, 185 558 Registertons bei einem Durchschnittsalter der Schiffe von 12,6 Jahren. 1896 war die Flotte nur wenig vermehrt, aber das Durchschnittsalter auf 9,5 herabgemindert; die gegenwärtige Zahl zeigt die durchgängige Modernisierung der Flotte, ohne die die New Yorker Linie ihre Konkurrenzfähigkeit eingebüßt haben würde. Bis 1902 werden zwei weitere Schnelldampfer, die beim Vulkan in Bau sind und alles bisher Geleistete weit übertreffen sollen, vollendet sein. Der „Kaiser Wilhelm II." wird 215,34 m Länge bei einem Deplacement von 24 700 Tonnen erhalten (gegen 208,79 des Oceanic der White Star Line, des bisher größten Schiffes). Die finanziellen

Digitized by Google

Erfolge der Gesellschaft sind, wenn auch nicht so günstig wie die der Hamburg-Amerika-Linie, bisher gute gewesen. Die Durchschnittsdividende der letzten Jahre betrug $5^1/_2$ Prozent.

Bremen besitzt auch neben dem Norddeutschen Lloyd Reedereien, die durchaus eigene Bedeutung beanspruchen dürfen. Die deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa, nach Indien und Argentinien verkehrend, besaß schon Anfang 1900 35 Schiffe mit 104 953 Tonnen, hat ihr Aktienkapital und ihr Schiffsmaterial vermehrt und 9 Dampfer von 8000 Tons mit 11 Seemeilen Geschwindigkeit in Bau gegeben für eine neue Weltlinie New York-Cap-Calkutta-Suezkanal New-York. Sie verdrängt damit die Hamburgisch-Südamerikanische Linie von der dritten Stelle, die sie bisher nach der Tonnenzahl unter den deutschen Reedereien einnahm.

Die Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo (Ende 1899: 32 951 Tonnen), Neptun (26 818 Tonnen), Triton (die kleinste mit nur 3 Dampfern von 4520 Tonnen, dazu einem in Bau) sind weitere Zeugen des regen Unternehmungsgeistes, der in der Bremer Reederei herrscht. Daneben existieren so große Privatbetriebe, wie Rickmers in Bremerhafen (21 Dampfer mit 70 195 Tonnen), während die Segelreederei in Wätjen u. Co. (17 Schiffe mit 25 219 Tonnen) einen durchaus den Anforderungen der Zeit gewachsenen Betrieb besitzt. Sie ist im Aufschwung begriffen und hat auch im laufenden Jahre zugenommen, obwohl der Preis neuer Segelschiffe sich infolge der vollen Beschäftigung aller Werften mit Dampferbauten wesentlich erhöht hat.

Neben Hamburg und Bremen will der Ueberseehandel der übrigen Häfen nicht viel besagen. Emden wird sich nach Beendigung der neuen Hafenarbeiten mit Unterstützung der Hamburg-Amerika-Linie zweifellos bedeutend heben; durch sie, wie durch eigenes Verdienst besitzt auch Stettin einen nennenswerten Ueberseehandel; von anderen Orten kommt noch Flensburg und Danzig in Betracht, alle aber nur mit relativ geringen Zahlen.

Oldenburg besitzt in der Oldenburgisch-Portugiesischen Dampfschiffahrtsgesellschaft einen über die Enge der Nordsee hinausgreifenden Verkehr nach Portugal und Marokko (12 Schiffe mit 12 260 Tonnen).

Trotz der nicht zu unterschätzenden Bedeutung der kleineren Reedereien verdankt der Verkehr der deutschen Flagge auf den wichtigeren Hochstraßen des Welthandels seine Stellung heute doch ganz überwiegend den beiden führenden Riesenbetrieben, die Deutschland zu einem der ersten Weltspeditionsländer gemacht haben.

Digitized by Google

Die Zukunft des deutschen Seehandels.

Wenn wir uns die Frage vorlegen, welche Rolle der deutsche Handel und Transport in Zukunft auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs zu spielen berufen ist, so müssen wir untersuchen, auf welchen Grundlagen der deutsche überseeische Handel heute steht, welche Entwickelung er bisher genommen hat und ob eine einigermaßen gleichbleibende Fortsetzung dieses Entwickelungsganges zu erwarten sein mag. Die Frage ist, welchen Vorteil die deutsche Volkswirtschaft in allen ihren Teilen aus dem Seehandel zieht, in welchem Grade er unentbehrlich ist und in welchem Maße er sich dementsprechend mit der Weiterentwickelung der Volkswirtschaft steigern wird.

Was zunächst die Bedeutung des Seehandels für die deutsche Volkswirtschaft anlangt, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der Seeverkehr heute eine Lebensbedingung für unsere gesamte Wirtschaft ist. Auch wenn man von der Frage der Lebensmittelversorgung absieht — obwohl gegenwärtig ein sehr bedeutender Teil des in Deutschland konsumierten Brotgetreides aus dem Ausland bezogen wird — so ist Deutschland doch unbedingt auf die massenhafte Einfuhr von Rohstoffen angewiesen, die der eigene Boden infolge der geographischen Lage und Größe des Reiches entweder gar nicht oder doch nur in ungenügendem Maße hervorzubringen vermag. Aber nicht nur diese Rohstoffeinfuhr ist unentbehrlich — was wir einführen, müssen wir auch durch eine entsprechende Ausfuhr bezahlen, und da diese Bezahlung nicht durch die Abgabe eigener, etwa im Ueberfluß vorhandener Rohstoffe an das Ausland möglich ist, so muß sie durch den Export von Fabrikaten erfolgen. Diese Fabrikate müssen wiederum zum großen Teil aus Rohstoffen hergestellt werden, die wir aus dem Ausland beziehen und zu diesem Zweck in größerer Menge beziehen müssen, als es zur Deckung des eigenen Bedarfs notwendig wäre. Ein markantes Beispiel hierfür bildet, wie schon oben angedeutet wurde, die Textilindustrie, auf die an anderer Stelle zurückzukommen ist.

Wir können an dieser Stelle auf die Lebensbedürfnisse und Erwerbszweige nicht im einzelnen eingehen; soviel aber steht fest, daß von unserer ganzen Einfuhr an Rohstoffen etwa drei Viertel auf den Seeweg entfallen

Digitized by Google

und daß von den 8 Millionen industriell Erwerbsthätigen, die für mindestens 12 Millionen Angehörige zu sorgen haben, wohl mehr als die Hälfte an der Verarbeitung ausländischer Rohstoffe beteiligt ist. Berücksichtigt man noch die vielfachen indirekten Beziehungen, so giebt es wohl keinen Zweig unserer Volkswirtschaft, der nicht aus den Ergebnissen des Seehandels einen Teil seiner Lebensbedürfnisse empfängt und zur Beschaffung von Gegenwerten hierfür irgendwie thätig sein muß.

Die zweite Frage ist, ob eine fortgesetzte Steigerung des Seehandels in ähnlichem Maße wie in den letzten Jahren im Bereich nicht nur der Möglichkeit, sondern auch der Wahrscheinlichkeit liegt. Dieser Annahme steht an sich nichts entgegen. Bevor wir ihrer Prüfung näher treten, wollen wir untersuchen, wohin unser Seehandel unter dieser Voraussetzung im Laufe der nächsten Jahrzehnte, sagen wir etwa bis zu dem Zeitpunkte gelangen würde, mit dem der gesetzlich festgelegte Plan des weiteren Ausbaues der zum Schutz dieses Seehandels bestimmten deutschen Flotte rechnet, also bis 1917. Während der letzten neun Jahre ist der deutsche Handel überhaupt um etwa 30 Prozent gestiegen. Bis 1917 würde er also um weitere 60 Prozent steigen und dann insgesamt mehr als 15 Milliarden Mark betragen. Eine beachtenswerte Uebereinstimmung mit dieser oberflächlichen Schätzung zeigt eine genauere Rechnung: Es hat während des letzten Jahrzehnts eine beständige Zunahme der Bevölkerung und eine beständige Zunahme der auf den Kopf der Bevölkerung entfallenden Quote des deutschen Außenhandels stattgefunden. Die Zunahme der Bevölkerung betrug jährlich 1,3 Prozent, die Zunahme der Kopfquote des Außenhandels 1,4 Prozent. Rechnet man mit dieser Steigerung bis zum Jahre 1917, so muß die Bevölkerung dann über 68 Millionen betragen und auf den Kopf der Bevölkerung würden 216 Mark Außenhandel entfallen. Das bedeutet gleichfalls einen Gesamthandel von annähernd 15 Milliarden Mark. Es ist aber nach der ganzen Lage des Weltmarktes und nach allen geographischen und wirtschaftlichen Vorbedingungen sicher zu erwarten, daß der Seehandel rascher steigen würde als der Landhandel und daß er sich im Jahre 1917 demnach etwa auf 12 Milliarden Mark, das ist mehr als die doppelte Summe des Jahres 1897, belaufen würde. Zweifellos wäre dieser große Seehandel auch dann wieder im vollen Umfange ein Lebensbedürfnis für das erheblich gewachsene Volk.

Schwerwiegende Erwägungen sprechen trotz des gegenwärtigen Nachlassens der Hochkonjunktur dafür, daß in der That die angedeutete Entwickelung fortdauert, wenn nicht tiefgreifende und unerwartete Erschütterungen unseres ganzen Wirtschaftslebens eintreten. Es ist durchaus wahrscheinlich, daß die Bevölkerungsvermehrung in gleichem Maße wie bisher fortdauert. Es

Digitized by Google

ist durchaus wahrscheinlich und wünschenswert, daß die Bedürfnisse der Bevölkerung in gleichem Maße wie in der letzten Zeit steigen; und es ist unausbleiblich, daß mit dem Steigen der Bevölkerungszahl und der allgemeinen Lebenshaltung eine entsprechende Steigerung des deutschen Seehandels Hand in Hand geht.

Für die Zukunft des deutschen Seehandels spricht aber auch noch ganz besonders eine geographische Betrachtung. Man ist in Deutschland daran gewöhnt, England, die dem Kontinent vorgelagerte Insel, gewissermaßen als den Mund Europas zu betrachten, als natürlich vorher bestimmt zur Beherrschung des europäischen und des Welthandels. In England fließen die Kanäle des Weltverkehrs zusammen und England muß, so meint man, seine Stellung im Welthandel behaupten, solange überhaupt dieser Welthandel in erster Linie nach Europa hin und von Europa ausgeht. Diese Anschauung ist durch die Gewohnheit geheiligt und niemand wagt es, an ihr zu rütteln. Dennoch ist Deutschland dieser ersten Welthandelsmacht näher und näher gerückt, und trotz England hat heute beispielsweise die größte Reederei der Welt nicht an der großbritannischen Küste, sondern in Hamburg ihren Sitz. Sollte das lediglich ein Spiel des Zufalls sein? Seitdem das Deutsche Reich geeint und eine wirkliche Macht ist, hat der deutsche Außenhandel und die deutsche Seeschiffahrt einen rapiden, beispiellosen Aufschwung genommen, und England fühlt sich durch diese Konkurrenz nicht wenig bedrückt. Ja, die führenden Geister in England sehen tiefer, als wir es in Deutschland selbst gewohnt sind und wagen; sie wissen die wahren Vorzüge der geographischen Lage beider Länder besser abzuschätzen und fürchten gerade deshalb, daß auf der natürlichen Grundlage, der geographischen Lage, der wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland in einer für England beängstigenden Weise anhalten könnte.

In der That, betrachten wir die europäische Karte recht, so scheint Deutschland, das Herz Europas, vor allen anderen Ländern bevorzugt, nicht zuletzt auch vor England, das heute den Mund Europas bildet. Die Mündungen der deutschen Ströme sind den großen Weltverkehrswegen zwar um etliche Meilen weiter entrückt als die englischen Häfen, aber sie liegen immer noch bequem genug zum Weltmeer und haben den durch nichts zu ersetzenden Vorzug des weitesten Hinterlandes. Von allen europäischen Strömen, die direkt ins Weltmeer münden, sind Rhein und Elbe die größten. Wir können den Rhein hier nicht etwa deshalb außer Acht lassen, weil seine Mündung wirtschaftlich und politisch abgesondert ist, sondern müssen mit dem hoffentlich nicht mehr sehr fernen Zeitpunkt rechnen, da das Land der Rheinhäfen in wirtschaftlichem Zoll- und politischem Freundschaftsbündnis dem Deutschen Reich enger verbunden sein wird. Zu Rhein und Elbe gesellen sich Oder, Weichsel und

Digitized by Google

Weser, und diese Ströme zusammen beherrschen ein Hinterland wie keine anderen in Europa. Wohl sind die russischen Flüsse größer, doch sie sind schwerer zu erreichen und ihr Hinterland ist verhältnismäßig arm und öde. Das Hinterland der deutschen Ströme aber ist nicht auf Deutschland beschränkt, es umfaßt vielmehr neben den Niederlanden auch die Schweiz, Böhmen und einen Teil Rußlands. Die deutschen Ströme, zumal die drei größten, durchlaufen mit ihren weitverzweigten Nebenflüssen ein blühendes, industriereiches Land, das sich in großartiger wirtschaftlicher Entwickelung befindet. Ihre Mündungen sind, sobald die nötige politische Macht sie schützt, sicherlich mehr prädestiniert, die Haupthäfen Europas zu werden, als die englischen, deren Hinterland begrenzt ist und die für einen großen Teil ihres Verkehrs nur im Grunde genommen überflüssige Umladeplätze sind. Denn der ganze Durchgangsverkehr von und nach dem europäischen Festlande über die englischen Häfen ist in letzter Linie eine durchaus entbehrliche Verteuerung der Waren, während der direkte Verkehr von und zum Weltmeer nach den Mündungen der deutschen Ströme das Naturgemäße und Billigere ist. Die deutschen Häfen bilden für ihren Gesamthandel natürliche Umschlageplätze, und es ist nicht einzusehen, warum auf die Dauer die englische Schiffahrt und der englische Handel einen großen Teil des deutschen Handels vermitteln sollen.

Nur auf den Trümmern der niederländischen Macht und auf den Trümmern der Hanse konnte England sich zu jener ersten Macht des Welthandels entwickeln, die es heute ist. Das weiß man nirgends besser als in England selbst, und nirgends weiß man besser als dort, daß ein neues Erstarken der Niederlande und der alten Hansestädte die gefährlichste Konkurrenz für England bedeutet, weil in der That die natürlichen Verhältnisse mehr für den Handel dieser Häfen als für den der englischen sprechen. Solange die Niederlande schwach waren und solange hinter den deutschen Häfen nicht die geschlossene Macht des Reiches stand, solange konnte England ungestört seine große Mittlerrolle behaupten. Seitdem das Deutsche Reich in geschlossener Einheit dasteht und seine Häfen schützt, ist die konkurrenzlose Stellung Englands gefährdet, und sobald Holland durch enge Bündnisse mit dem Deutschen Reich gleichfalls in mächtigerem Schutze dasteht und das Reich seinerseits die eigenen Häfen nach außen hin durch eine starke Seemacht kräftiger als bisher zu schützen gewillt ist, wird jene unbedingte Vorherrschaft Englands im Welthandel mehr und mehr erschüttert.

Die natürlichen Bedingungen sind für die Mündungen der deutschen Ströme die günstigsten in ganz Europa, und es ist schließlich nur eine Frage des starken, einigen Schutzes, ob und wann sie die ihnen zukommende Rolle erobern und sich vielleicht sogar über England hinweg emporschwingen werden.

Digitized by Google

Rein geographisch steht nichts der Erwartung im Wege, daß Deutschland dereinst zur ersten Handelsmacht der Welt werden könnte und daß der deutsche Seehandel unter dem starken Schutz einer mächtigen deutschen Flotte sich nicht nur im gleichen Tempo wie bisher, sondern sogar in noch höherem Maße entwickeln und die erste Stufe unter den Handelsmächten des Weltmeeres erklimmen könnte.

Den Hauptanteil an der skizzierten Entwickelung dürften die größten deutschen Hafenstädte davontragen, wie sie auch den Hauptanteil an der Entwickelung in den letzten Jahren genommen hat. Die Elbmündung bildet die Hauptader, die von dem Herzen Europas zu den nach allen Richtungen sich verzweigenden Hochstraßen des Weltverkehrs führt. Hamburg ist heute der zweite Seehafen Europas; es folgte im Jahre 1898 unmittelbar auf London, das einen Verkehr von 11 000 Schiffen mit 9 Millionen Registertonnen hatte, während Hamburgs Verkehr sich auf 8 000 Schiffe mit 7 Millionen Tonnen beläuft. In den beiden letzten Jahren hat der Verkehr in Hamburg sich weiter bedeutend gehoben, und seine Steigerung hat wiederum die des Verkehrs in den meisten anderen großen europäischen Häfen übertroffen. Weiterhin folgen der Reihe nach: Amsterdam, Liverpool, Rotterdam, Marseille, Genua, Havre, Triest und als zehnter Hafen Bremen. Der Verkehr in diesen Häfen und das Maß der Beteiligung an ihm ist das Ergebnis eines heißen Wettstreits der Nationen im Handelsverkehrs, der sich von 1871, dem Beginn der gegenwärtigen politischen Gestaltung Europas, deutlich verfolgen läßt. Seit 1871 haben alle genannten Häfen ihre Tonnenzahl ganz bedeutend gesteigert. Sie wurde fast verdoppelt in Liverpool, mehr als verdoppelt in Bremen, Triest, Genua, Marseille und Havre, verdreifacht in London, mehr als verdreifacht in Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, fast vervierfacht in Hamburg.

Im Jahre 1871 stand Liverpool mit 3,3 Millionen Tonnen obenan. Ihm folgte London mit 3,1. Alle übrigen Häfen kamen erst in weitem Abstand. Antwerpen, Hamburg und Marseille mit 1,8, Rotterdam mit 1,7 hatten noch über eine Million Tonnen. Schon darunter kamen der Reihe nach Havre, Genua, Triest, Bremen, Amsterdam. Bereits 1875 hatte dann London Liverpool überholt und behauptet seitdem die erste Stelle. Hamburg hat Liverpool in stetiger Aufwärtsbewegung allmählich eingeholt und seit 1893 stehen die Hamburger Zahlen höher. Antwerpen hielt mit Hamburg annähernd Schritt, überflügelte es 1897 sogar vorübergehend wieder, um jedoch 1898 um 1,2 Millionen Tonnen hinter ihm zurückzubleiben. Auch in der jüngsten Zeit hat Hamburg trotz der starken Konkurrenz von Antwerpen und Rotterdam seine Stellung noch weiter befestigt. Die Geschichte des Hamburger Handelsverkehrs in drn letzten Jahrzehnten gewährt ein wahrhaft großartiges

Digitized by Google

Bild stolzen Aufschwungs, und die Möglichkeit ist sehr wohl gegeben, daß die Entwickelung auch fernerhin in gleichem Maße fortdauert und Hamburg als erster Hafen des europäischen Festlandes die Geltung der deutschen Handelsflagge auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs immer mehr erhebt und befestigt — gestützt auf das weite und hochbedeutende Hinterland des großen Stromes, dessen Mündung es beherrscht, und auf die Sicherung des deutschen Seehandels durch die nach und nach in angemessener Weise sich entfaltende deutsche Kriegsflagge.

In der ganzen Geschichte der deutschen Zerrissenheit ist kaum etwas anderes rein geographisch so ins Auge fallend und zugleich politisch von so großer Tragweite, wie die politische Stellung der Mündungsländer. Es sei noch einmal daran erinnert, wie zäh selbst das noch im Sterben liegende Polen an Danzig hielt und wie spät Preußen erst in den endgültigen Besitz der Weichselmündung gekommen ist; es sei an die heißen Kämpfe Brandenburgs um Pommern, um die Odermündung erinnert. Und nun gar die westdeutschen Ströme! An den Mündungen der Weser und Elbe liegt nicht nur je ein besonderer Bundesstaat für sich, sondern diese Bundesstaaten haben sich ursprünglich wirtschaftspolitisch auch in direkter Trennung vom Reiche ferngehalten; zumal bei Hamburg hat es lange und hartnäckige Auseinandersetzungen und Fehden gekostet, bis sich der Stadtstaat — zu seinem eigenen Vorteil — entschloß, sich auch zollpolitisch mit dem Reiche zu vereinigen. So sind die westdeutschen Flußmündungen teils erst seit wenigen Jahren wirtschaftlich mit dem Reiche verbunden, teils (Emden) erst seit wenigen Monden zur Erlangung neuer wirtschaftlicher Bedeutung befähigt, während die Mündung des Rheins nicht nur in fremden Händen, sondern auch immer noch zollpolitisch abgeschlossen ist und zum mindesten noch für lange Jahre bleiben wird.

Man muß sich diese ungünstige Lage, wie sie bis in unsere Tage hinein dort geherrscht hat, hier noch herrscht, recht vergegenwärtigen, um ganz zu begreifen und voll zu würdigen, was der riesenhafte Aufschwung Mittel- und Westdeutschlands in unserer Zeit bedeuten will. Die politische Sonderstellung der westdeutschen Flußmündungen war sicherlich ein schweres Hemmnis, und man darf es füglich als ein gutes Zeichen für die Kraft dieser wirtschaftlichen Entwickelung einerseits und anderseits als ein günstiges Vorzeichen für ihre Zukunft betrachten, daß die Entwickelung begonnen hat, trotzdem die westdeutschen Flußmündungen vom Reiche losgelöst waren, daß sie dann aber einen Teil der Schranken niedergerissen hat, daß die Hamburgische Zollgrenze gefallen ist, daß auch für die Emsmündung eine große wirtschaftliche Zu-

Digitized by Google

kunft und eine Achtung gebietende Stellung im Weltverkehr angebahnt ist — und nicht zum mindesten endlich, daß auch an der Rheinmündung die ernsten Stimmen sich mehren, die eine zollpolitische Vereinigung mit dem Reiche, eine Beseitigung dieser Schranke zwischen der Rheinmündung und dem weiteren Hinterlande wünschen. Je größer der Aufschwung sich gestaltet hat, der trotz all jener Schwierigkeiten vom deutschen Seehandel gewonnen wurde, um so zuversichtlicher wird man der weiteren Entwickelung entgegensehen dürfen, nachdem wesentliche Teile der alten Hemmnisse beseitigt sind.

Digitized by Google

Deutsche und fremde Schiffahrtspolitik.

Die Teilnahme der eigenen Flagge an dem großen Weltspeditionsgeschäft zu fördern, ist für jeden am internationalen Seehandel in erheblichem Maße beteiligten Staat eine um so wichtigere Aufgabe, als einerseits das Auftreten einer stattlichen eigenen Handelsflotte einen gewissen Reklamewert hat, belebend auf den Handel zurückwirkt und die Konkurrenzfähigkeit der nationalen Produktion auf dem überseeischen Markt steigert, anderseits aber auch das große überseeische Speditionsgeschäft an sich Geld ins Land bringt, Zahlungen an das Ausland erspart und die effektive Zahlungsbilanz günstig beeinflußt. Ein nicht unerheblicher Teil der scheinbar „passiven" Handelsbilanz von England und Deutschland wird bekanntlich durch den Gewinn aus der internationalen Seespedition in das Gegenteil verwandelt bezw. ausgeglichen.

Die Unterstützung der Unternehmungen für den überseeischen Verkehr kann durch direkte Subvention einzelner Linien erfolgen oder auch durch allgemeine, indirekte Erleichterungen, durch Tarifpolitik und zolltechnische Maßnahmen, sowie durch Prämien für den Bau der dem überseeischen Verkehr dienenden Schiffe. Die erste Stelle unter den direkten Maßnahmen behaupten die feststehenden Dampfersubventionen.

Eine Schiffahrtspolitik im Sinne der Hebung der nationalen Schiffahrt und des Schiffbaues kennt man schon seit alten Zeiten. Einen Höhepunkt erreichte diese Politik mit der englischen Navigationsakte von 1651 und 1660, die anderthalb Jahrhunderte lang für die seefahrenden Nationen das Vorbild bei den Maßnahmen zum Ausschluß der Fremden von den Seegewerben des Landes waren. Die Schiffahrtspolitik war eine restriktive, die fremde Konkurrenz wurde durch direkten Ausschluß aus dem Verkehr niedergehalten. Diese Politik der Abwehr hat ihren Zweck nicht immer erreicht und ist heute nicht mehr zeitgemäß. Lehrreich dafür ist das Beispiel der Vereinigten Staaten, die seiner Zeit grundsätzlich die Uebernahme fremder Schiffe unter amerikanische Flagge verboten haben und gerade dadurch den Rückstand der amerikanischen Handelsflotte herbeiführten. Heute haben die wichtigeren Staaten ihre Häfen einander geöffnet und lassen die fremde Flagge in gleicher Weise und zu

Digitized by Google

gleichen Bedingungen verkehren wie die eigene. Eine Ausnahme bilden die hier und da vorhandenen Einschränkungen für die Küstenschiffahrt, insbesondere das russische Verbot der Küstenschiffahrt zwischen russischen Häfen unter fremder Flagge. Einen ganz anderen Charakter als die eben erwähnte Politik des Ausschlusses fremder Schiffe trägt die Förderung der heimischen Schiffahrt durch direkte Subventionierung.

Der ursprüngliche Zweck der Subventionierung bestimmter Linien liegt nicht in der Hebung der Konkurrenzfähigkeit der eigenen Flagge im internationalen Verkehr; dies ist auch jetzt vielfach noch nur ein unausgesprochener Nebenzweck. Es handelt sich vielmehr um die Schaffung regelmäßiger Postdampferverbindungen auf Linien, die an sich für einen regelmäßigen und schnellen Verkehr nicht einträglich genug erschienen. Bereits im Jahre 1837 führte England die erste derartige Subventionierung ein, und zwar für die Peninsular Steam Navigation Company im Verkehr mit Gibraltar. Die unterstützte Gesellschaft verwandelte sich drei Jahre darauf in die bekannte „P. & O.“, erweiterte ihre Linien und erhielt demgemäß eine gesteigerte Subvention. Kurz zuvor war auch die „Royal Mail“ in die Subventionierung einbezogen, um den Postverkehr nach Mittelamerika und Westindien zu vollziehen. Daß es sich bei den früheren Unterstützungen thatsächlich nur um die Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Postverkehrs nach den Kolonien und nicht um eine Steigerung der Konkurrenzfähigkeit der heimischen Flagge handelte, wird am schärfsten illustriert durch die Thatsache, daß die Niederlande, die zuerst dem Beispiel Englands folgten, nicht eine eigene Linie subventionierten, sondern eine englische Gesellschaft. Erst vor kaum zehn Jahren ist diese Subvention an eine niederländische Gesellschaft übergegangen.

Andere Staaten folgten dem Beispiel Englands, zuerst Italien, dann Frankreich, Spanien, Oesterreich u. s. w. und seit 1885 auch Deutschland. Die Subvention setzte sich aus verschiedenen Aufwendungen zusammen, die teils für die Schiffahrt, teils auch für den Schiffbau gemacht wurden. Außerdem kommen noch an einzelnen Stellen Subventionierungen der Seefischerei hinzu. Die Subvention in ihrer Hauptform ist, wie gesagt, eine Unterstützung der Reedereien als Gegenleistung dafür, daß sie den Postverkehr übernehmen und auf Linien ausdehnen, die an sich nicht hinlänglich rentabel wären. Außerdem aber leisten die Staaten den Reedereien einen Zuschuß als Entgelt dafür, daß sie sich verpflichten, gewisse Schiffe im Kriegsfalle als Hilfskreuzer zur Verfügung zu stellen, und bei dem Bau und der Einrichtung der betreffenden Schiffe auf diese eventuelle Bestimmung Rücksicht nehmen. Indem die Subventionen den Reedereien einen Entgelt für diese Dienste liefern, erweitern sie zugleich ihre Leistungsfähigkeit und dienen weit über ihren eigent-

Digitized by Google

lichen Rahmen hinaus zur Förderung der Schiffahrt nach den umstrittenen auswärtigen Märkten und auch zur Förderung des Schiffbaues, da sie in der Regel mit der Bedingung verbunden sind, daß die subventionierten Schiffe im Inlande gebaut sein müssen.

Die Höhe der Subvention belief sich in den letzten Jahren in England auf 16, in Frankreich auf 22 und in Deutschland auf $6^1/_2$ Millionen Mark. In Frankreich ist nicht nur die Gesamtsumme der Unterstützungsgelder am größten, es kommt auch der höchste Betrag auf die Seemeile der Subventionslinien, und außerdem wird die Dampfersubvention durch Schiffbauprämien u. s. w. ergänzt.

Neben den Postsubventionen werden in einzelnen Staaten noch verschiedene andere Aufwendungen gemacht. So zahlt Großbritannien außer den erwähnten 16 Millionen insgesamt noch weitere 8 Millionen für Marinesubventionen verschiedener Art, Subventionen für Seeleute der Handelsflotte, Vergütungen an britische Schiffe mit Schiffsjungen der Marinereserve u. dergl. Frankreich zahlt neben seinen Postsubventionen gegen 8 Millionen Schiffahrtsprämien und 4 Millionen Schiffbauprämien; Italien neben 7 Millionen Postsubventionen 2 Millionen Schiffahrts- und Schiffbauprämien; Rußland neben $4^1/_2$ Millionen Subventionen $1^1/_4$ Millionen Vergütungen der Suezkanalzölle. Ferner zahlen an Subventionen: Oesterreich-Ungarn und Spanien je 7, die Niederlande 1, Portugal 0,27, Norwegen 0,58, Schweden 0,13 und Dänemark 0,35, die Vereinigten Staaten 4,2 Millionen. Japan endlich rangiert mit 14 Millionen Postsubventionen und etwa 600 000 Schiffbauprämien. Demnach überschreitet heute die Summe der von den wichtigeren Schiffahrt treibenden Staaten für Schiffahrtszwecke gezahlten Unterstützungen erheblich den Betrag von hundert Millionen Mark.

Was Deutschland anlangt, so wurde hier nach vergeblichen früheren Forderungen im Jahre 1885 mit einer Subvention von jährlich 4 400 000 M. für den Postverkehr nach Ostasien und Australien begonnen. Zehn Jahre später folgte eine Erweiterung dieses Verkehrs gegen Erhöhung der Subvention. Inzwischen war im Jahre 1891 auch die Ostafrikalinie subventioniert worden, und im Jahre 1900 ist, wie bekannt, eine Erhöhung dieser letzteren Subvention auf jährlich 1 350 000 M. gesetzlich festgelegt worden, wofür ein vermehrter regelmäßiger Verkehr nach Ost- und Südafrika, letzterer auch auf der westlichen Linie, eingeführt worden ist.

Das System der direkten Postdampfersubvention an bestimmte Linien ist gegenwärtig in Gebrauch in England, Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien, Portugal, Rußland und mehreren britischen Kolonien. Daneben

Digitized by Google

besteht das System der Meilengelder in Italien, Oesterreich-Ungarn und Holland.

Deutlicher tritt die Tendenz zur Hebung des Anteils der nationalen Flagge am internationalen Seeverkehr in den indirekten Subventionierungen hervor, die nicht für bestimmte Postdampferlinien, sondern für den Bau von Seeschiffen in Form von Prämien gezahlt werden. Namentlich Frankreich und Italien haben neben den subventionierten Postdampferlinien allgemeine Schiffbau- und Schiffahrtsprämien.

Die Schiffbauprämie hat den doppelten Zweck, die Schiffahrt und den Schiffbau zu fördern, sie wird in Frankreich beispielsweise auch den für das Ausland gebauten Schiffen gezahlt, während die französische Schiffahrtsprämie nur den in Frankreich gebauten und in der „großen Fahrt" verkehrenden Schiffen gewährt wird. Italien gewährt die Schiffbauprämie nur für solche Fahrzeuge, die unter italienischer Flagge verbleiben.

Die Begründung des französischen Prämiengesetzes besagt ausdrücklich, daß die Bauvergütung gezahlt wird „zum Ausgleich der Lasten, welche der Zolltarif auferlegt". Die Schiffbauprämie stuft sich im wesentlichen von 30 bis 40 bis 65 Frcs. für die Tonne ab. Die Schiffahrtsprämie beträgt bei Dampfschiffen 1,10 Frc. pro Tonne und 1000 Seemeilen. Die unterstützten Fahrzeuge sind übrigens zur unentgeltlichen Beförderung der Post verpflichtet. Insgesamt belaufen sich diese Prämien auf jährlich annähernd 10 Millionen Mark.

Ganz ähnlich ist, mit der oben erwähnten Einschränkung, das italienische Gesetz, das in fast allen Teilen dem französischen getreulich nachgebildet ist. Neuerdings wird in Italien eine wesentliche Herabsetzung der Hilfsgelder geplant.

Auch Japan hat eine ähnliche Einrichtung, nämlich gleichfalls Schiffahrt- und Schiffbauprämien. Da vorläufig aber die japanischen Werften dem Bedarf des aufstrebenden Landes bei weitem nicht zu genügen vermögen, so werden zum Unterschied von Frankreich und Italien die Schiffahrtsprämien auch an solche Fahrzeuge gezahlt, die im Auslande gebaut und von japanischen Reedern angekauft sind.

Rußland hat zunächst — ebenso wie bisher Deutschland — die Zollfreiheit für die Einfuhr von Schiffbaumaterialien, durch die der heimische Schiffbau gehoben werden soll. Subvention zahlt es an die sogenannte „Freiwillige Flotte", die dem Staate im Verkehr mit Ostasien erhebliche Transportdienste leistet. Seitdem Rußland durch das Gesetz von 1897 den Verkehr zwischen russischen Häfen, d. h. also auch zwischen denen der europäischen und der asiatischen Küste, der russischen Flagge vorbehalten hat, muß es allerdings beträchtliche Anstrengungen zur Förderung seiner Werften und Reedereien

Digitized by Google

machen, da die russische Handelsflotte der dadurch geschaffenen Aufgabe noch nicht gewachsen ist.

Spanien zahlte bisher erhebliche Unterstützungen für seine Dampferlinien nach den Philippinen, Cuba und Porto Rico. Nach dem Verlust der Kolonien ist in Vorschlag gebracht worden, den Verkehr nach den spanisch sprechenden Teilen Südamerikas durch staatlich subventionierte Dampferlinien zu fördern.

In den größten Zügen haben wieder einmal die Vereinigten Staaten einen Subventionsplan gefaßt, der den außerordentlichen Betrag von jährlich nahezu 40 Millionen Mark an Subventionen erreicht. Dringt der Plan durch, dann haben die großen europäischen Weltspediteure sich auf eine neue Konkurrenz gefaßt zu machen, die, plötzlich in großem Stile und mit reichen Mitteln auftretend, gestützt durch die handelspolitische Rücksichtslosigkeit der Union, ihnen schwere Schläge beibringen könnte. Allerdings kann man es den Vereinigten Staaten nicht verdenken, wenn sie ihren großen Seehandel mehr unter die eigene Flagge bringen wollen, die heute nur einen sehr geringen Anteil daran hat. Der Außenhandel der Vereinigten Staaten vollzog sich auf amerikanischen Schiffen

1860 zu 66,5 %	1890 zu 12,9 %
1870 „ 35,6 %	1899 „ 8,9 %
1880 „ 17,4 %	

Während man demgemäß in den letzten Jahrzehnten im internationalen Wettbewerb die amerikanische Handelsflotte als einen wenig erheblichen Konkurrenten betrachten durfte, wird man in absehbarer Zeit sehr ernsthaft mit ihr zu rechnen haben. Vor wenigen Jahren noch hatte der Umfang der Handelsflotte und ihre Ergänzung durch den Schiffbau des eigenen Landes in den Vereinigten Staaten gegenüber den anderen Großstaaten des Welthandels einen Tiefstand erreicht. Von den Dampfschiffneubauten der wichtigeren Länder entfielen auf amerikanische Werften nur noch drei Prozent, d. i. kaum ein Drittel des deutschen Anteils, und die Leistungsfähigkeit der amerikanischen Handelsflotte stand in keinem Vergleich zu dem riesenhaft angewachsenen Verkehr, den die Reedereien anderer Länder, voran die großen Weltspediteure England und Deutschland, in den amerikanischen Häfen vermittelten. In den letzten Jahren aber hat ein wesentlicher Umschwung begonnen; in dem abgelaufenen Jahrzehnt vermehrte sich die amerikanische Handelsflotte etwa um zwei Drittel ihres früheren Bestandes und wuchs damit schneller, als die irgend eines anderen Seestaates, abgesehen von Japan; gleichzeitig entwickelte sich die amerikanische Schiffbautechnik zu unerwarteter Höhe und überflügelte in einzelnen Zweigen sogar die hervorragendsten europäischen Werften. Das Wachstum der amerikanischen Seehandelsflotte

Digitized by Google

wurde allerdings auch in neuerer Zeit noch durch das der deutschen übertroffen, da von der gesamten amerikanischen Handelsflotte die sehr zahlreichen Schiffe abzuziehen sind, die dem Verkehr auf den großen Binnenseen dienen.

Dieser Aufschwung hatte aus eigner Kraft der amerikanischen Unternehmer bereits seinen Anfang genommen, als eine neue Bewegung einsetzte, die zur energischen Beschleunigung der vorwärtsstrebenden Entwickelung die Staatshilfe in Anspruch nehmen will. Zunächst traten einige der größten Dampfschiffahrtsgesellschaften mit dem Verlangen nach einer Subvention an die Regierung heran, in erster Linie die „American Line“, die den Verkehr zwischen New York und Southampton vermittelt. Um sofort einen starken Druck auszuüben, kündigte sie an, daß sie ihre großen Dampfer bei Verweigerung der Unterstützung aus dem Verkehr ziehen müsse. Die Forderung wurde von einflußreichen Mitgliedern des Senats befürwortet und von den übrigen Gesellschaften des internationalen Verkehrs, von denen etwa zwanzig in Betracht kommen, gleichfalls aufgenommen. Dazu kam, daß die starke Inanspruchnahme der englischen Dampfer durch den Transvaalkrieg die Aussichten für neue Konkurrenten im Seeverkehr wenigstens zeitweise erheblich steigerte. So wurde denn zu Beginn des Jahres auch in amerikanischen Fachzeitschriften darauf hingedrängt, diese Gelegenheit in vollstem Maße auszunutzen und der amerikanischen Handelsflotte eine hervorragende Stelle im Weltverkehr zu erobern. Auch nach dem Kriege, so wurde ausgeführt, werde wegen der Notwendigkeit von Reparaturen und Ersatzbauten noch viel Zeit vergehen, bevor von englischer Seite der regelmäßige Betrieb wieder in vollem Umfange aufgenommen werden könnte, so daß die günstigen Aussichten, in die entstandenen Lücken einzudringen, vorläufig andauern würden.

Ursprünglich herrschten über die zur Förderung der Kauffarteischiffe zu ergreifenden Maßnahmen Meinungsverschiedenheiten. Die Regierung zu Washington, angeregt durch die ungünstigen Erfahrungen mit der Entwickelung der amerikanischen Handelsflotte in den letzten Jahrzehnten, zog zunächst im Jahre 1899 durch Umfrage bei den amerikanischen Konsulaten Erkundigungen darüber ein, in welcher Weise Reederei und Schiffbau in den auswärtigen Staaten durch öffentliche Mittel unterstützt würden. Das eingegangene Material lieferte die Unterlage für die weitere Prüfung der Angelegenheit. In einer zur eingehenden Prüfung der Frage einberufenen Kommission von Vertretern der ersten Werften und Reedereien verhandelte man zunächst über die Forderung der Einführung von differentiellen Abgaben und Tonnengeldern für fremde Schiffe sodann über Exportprämien für die auf amerikanischen Schiffen ausgehenden Waren. Mit Rücksicht auf die internationalen Verträge mußte indessen von diesen Plänen Abstand genommen werden, und es wurden nun Subventionen

Digitized by Google

nicht nur für die Dampferlinien, sondern auch für den Schiffbau in Aussicht genommen. Von dieser letzteren Idee ist es inzwischen wieder still geworden. Dafür liegt aber seit Monaten ein Gesetzentwurf über die Subvention der den internationalen Verkehr vermittelnden amerikanischen Schiffe nach Maßgabe ihrer Ladung, des Reiseweges und der Geschwindigkeit vor. Neben der Förderung des Seehandels sollen auf diesem Wege, nach dem Beispiel europäischer Staaten, Hilfskreuzer, Transportschiffe und Mannschaften für den Kriegsfall gesichert werden. Außer einer wirksamen Ausdehnung eines bereits im Jahre 1891 erlassenen Gesetzes über die Unterstützung der Postdampfer wurde die Einführung von Schiffahrtsprämien in Aussicht genommen. Diese Prämie soll gleichmäßig allen im Außenhandel beschäftigten, in Amerika gebauten und amerikanischen Bürgern oder amerikanischen Gesellschaften gehörigen Schiffen, und zwar sowohl Segel- wie Dampfschiffen gewährt werden. Die zu gewährende Unterstützung soll nach der Vorlage im allgemeinen für die Brutto-Tonne der mitgeführten Ladung 1,5 Cent für je 100 Seemeilen betragen. Postdampfer und in Kriegszeiten als Hilfskreuzer geeignete Schiffe erhalten besondere Sätze, doch wird die Unterstützung nur für solche Schiffe gewährt, deren Besatzung mindestens zu einem Viertel aus Amerikanern besteht. Weitere Bedingungen für die Abgabe der Prämie sollen sein: das Schiff muß in amerikanischem Besitz und vorschriftsmäßig für den Außenhandel registriert sein. Es muß zur ersten Klasse der offiziellen Schiffsklassifikation gehören. Es muß (in der Regel) in Amerika gebaut sein (im Auslande gebaute Schiffe erhalten 50 %). Die Schiffe können jederzeit von der Regierung als Kreuzer, Transportschiffe oder für sonstige öffentliche Zwecke zu einem angemessenen Preise angekauft werden. Die prämienberechtigten Schiffe sollen hiernach nicht nur Handelszwecken dienen, sondern auch zur Vermehrung der Seemacht der Vereinigten Staaten beitragen. Ferner sind sie zur unentgeltlichen Mitnahme der Post verpflichtet.

In gewissem Umfange bestehen derartige Dampfersubventionen ja auch in europäischen Staaten; während sie sich hier aber in mäßigen Grenzen halten, soll in den Vereinigten Staaten, wie gesagt, der Anfang gleich mit einem Betrage von nahezu 40 Millionen Mark jährlich gemacht werden. Da die Hilfsgelder mit der Geschwindigkeit des Schiffes steigen sollen, so würden sie bei einem Dampfer von Größe und Art unseres „Kaiser Wilhelm der Große“ für eine Hin- und Rückreise von New York nach europäischen Häfen einen Betrag von weit über hunderttausend Mark erreichen. Es bedarf wohl keiner Erläuterung, welchen Einfluß eine derartige Subvention auf den internationalen Wettbewerb gewinnen muß. — Wenn man bedenkt, daß der Anteil der amerikanischen Reederei am Ein- und Ausfuhrhandel der Union im letzten

Digitized by Google

Jahre nur 9% betrug, so wird ja das Bestreben der Unionsregierung verständlich. Zur Begründung der geplanten außerordentlichen Maßnahmen wird ferner seitens des Referenten des Komitees für Handelsschiffahrt und Fischerei darauf hingewiesen, daß im Vergleich zum englischen Schiffbau die Anstellungskosten und Mannschaftslöhne in Amerika wesentlich höher sind, daß mithin der amerikanische Schiffbau auf eine angemessene Unterstützung des Staats angewiesen ist, wenn er mit England erfolgreich in Konkurrenz treten will. — Da der für Dampfschiffe mit der Größe und Geschwindigkeit des Fahrzeugs steigende Zuschlag im Verein mit verschiedenartigen Ausnahmebestimmungen eine wesentliche Bevorzugung der großen Reedereien bedeutet, so hatte sich gegen die Vorlage eine lebhafte Opposition erhoben; die Annahme sollte ihr infolgedessen gesichert werden durch eine neue Fassung, die thatsächlich und nicht nur angeblich die Unterstützung auf die breiteste Grundlage stellt. Erhebliche Bedenken müssen freilich auch dann noch vom amerikanischen Standpunkte aus bestehen bleiben; einmal wirkt eine derartige Prämienwirtschaft, wie das Beispiel Frankreichs zeigt, leicht schädlich; sodann könnte die mit derartig großen Mitteln gezüchtete Konkurrenz europäische Länder auf den Gedanken bringen, gegen die Einfuhr auf amerikanischen Schiffen dieselben Mittel anzuwenden, die von den Amerikanern selbst gegenwärtig gegen alle auf Prämien gestützte Exporte gebraucht werden. Endlich aber müßten für die erste Zeit notgedrungen auch im Auslande gebaute Schiffe und ausländische Führer zugelassen werden, da das amerikanische Material sich nicht von heute auf morgen aus der Erde stampfen läßt; und da große europäische Gesellschaften sich für diesen Fall bereits durch die Gründung amerikanischer Tochtergesellschaften eingerichtet haben, so könnte das ganze Gesetz leicht zu einem erheblichen Teile fehlschlagen. Die Aussichten der neuen Vorlage gelten gleichwohl als sicher; doch ist einstweilen noch immer keine Entscheidung gefällt und der Entwurf wiederholt zurückgestellt worden.

Das machtvolle wirtschaftliche und politische Aufstreben der Vereinigten Staaten wird durch derartige energische Schritte aufs neue bekundet. Zwar können übertriebene hohe und ungeschickt bemessene Subventionen auf die Dauer an Stelle der erhofften Vorteile im internationalen Wettbewerb auch zu recht nachteiligen Folgen und zur Stagnation führen; man wird aber wohl annehmen dürfen, daß die Vereinigten Staaten die nicht mehr unbekannten Fehler des Systems zu vermeiden und eine thatsächliche kräftige Förderung ihrer Handelsmarine durchzuführen wissen werden. Das gegenwärtig geplante Unternehmen geht zielbewußt darauf aus, den bereits begonnenen Aufschwung des amerikanischen Schiffbaus weiter zu fördern und der neuerdings hoch entwickelten amerikanischen Technik auf diesem Gebiete zum Siege über die

Digitized by Google

großen Konkurrenten der alten Welt zu verhelfen, den Seehandel der Vereinigten Staaten in die eigenen Hände überzuleiten und in der Reederei ebenbürtig an die Seite der heutigen großen Weltspeditenre zu treten, und schließlich für den Kriegsfall die Bereitschaft zur See in hervorragendem Maße zu erhöhen und zu sichern. Bleibt auch die Möglichkeit nachteiliger Wirkungen einer überhitzten Entwickelung für die Vereinigten Staaten selbst nicht völlig ausgeschlossen, so wird man in Europa jene Anstrengungen doch mit Aufmerksamkeit verfolgen müssen und sich auf einen scharf zugespitzten Wettbewerb im internationalen Seeverkehr einzurichten haben.

Von der in Aussicht genommene Gesamtsumme der Prämie im Betrage von nahezu 40 Millionen Mark sollen auf die im Atlantischen Ocean und Golf von Mexiko am Seehandel beteiligten Schiffe 70, auf die Pacific-Küste 30% entfallen. Diese Verteilung entspricht nicht der derzeitigen Verteilung des Schiffsbestandes an beiden Küsten, da auf die Ostküste erheblich über 90% der am Seehandel beteiligten Schiffe entfallen. Es dokumentiert sich daher in dieser Bemessung die Absicht, dem Verkehr nach Ostasien eine besonders gesteigerte Sorgfalt zuzuwenden und ihn mit außerordentlichen Kräften künstlich zu heben. Diese Seite des Planes ist in der öffentlichen Diskussion bisher zu wenig beachtet. Sie ist aber um so wichtiger, als sich hier wieder schlagend zeigt, wie die Vereinigten Staaten ihr Augenmerk auf die künftige große Hochstraße des weltwirtschaftlichen Verkehrs lenken, wie sie danach streben, die Herrschaft auf dem Großen Ocean anzutreten und auf dem ostasiatischen Markt eine überragende Stellung zu erringen. Auch die anderen Staaten werden bei ihrer Schiffahrtspolitik in Zukunft mit diesem Vorgehen der Vereinigten Staaten zu rechnen haben, vorausgesetzt, daß die Vorlage Gesetz wird. Erfreulich ist es in dieser Hinsicht vom deutschen Standpunkt aus, daß der Norddeutsche Lloyd sich in der Südsee bereits eine Position zu schaffen beginnt und die deutsche Reederei offenbar auch in diesem Falle die Dinge weitschauend überblickt.

Im allgemeinen hat eine richtig bemessene und mit sorgsam abgewogenen Bedingungen verknüpfte Subvention große Vorteile für den Seehandel eines Landes, die auch auf weite Zweige der Industrie befruchtend zurückwirken. Auf den deutschen Linien hat sich der Verkehr im ersten Jahrzehnt nach der Einführung der Subvention vervielfacht. Dabei ist besonders zu beachten, daß, dank der mit der Subventionierung verbundenen Bedingungen, die ganzen Hilfsgelder der technischen Industrie zufließen. Von Anfang an hatte die deutsche Regierung die Bedingung gestellt, daß die für die Subventionslinien verwandten Schiffe auf deutschen Werften mit deutschem Material gebaut sein und — abgesehen von ausdrücklicher Zustimmung des Reichskanlers —

Digitized by Google

deutsche Kohlen brennen müssen. Dadurch hat der deutsche Schiffbau eine wichtige Förderung erhalten. Beweis: In den ersten zehn Jahren der Subventionierung erhielt der Norddeutsche Lloyd vom Reich 59 Millionen Mark, gab aber 60 Millionen Mark an die deutsche Industrie aus, die sonst größtenteils nach England geflossen wären! Englische Fachmänner haben rühmend anerkannt, wie viel Deutschland mit seinem guten Subventionssystem durch verhältnismäßig sehr geringe Mittel erreicht hat, namentlich im Vergleich zu den viel ungünstigeren Erfolgen in Frankreich. Mit der Ausdehnung der überseeischen Interessen des Reiches muß allerdings auch die Erweiterung des Subventionswesens Schritt halten und vor allem muß jede Störung einer vernünftigen Schiffahrtspolitik durch Steuerbelastung, Chicanen, Versagung der Zollfreiheit für Schiffbaumaterialien u. s. w. vermieden werden, um so mehr, je größer die Anstrengungen der konkurrierenden Staaten werden und je wichtiger die subventionierten Dampfer auch für Kriegszwecke als Reservekreuzer u. dergl. sind. Mit der wachsenden Bedeutung dieser Fragen erfordert auch die Schiffahrtspolitik steigende Beachtung. — —

Die Stellung der verschiedenen Staaten auf den Hochstraßen des Weltverkehrs wird nun aber nicht nur gestützt durch ihre Schiffahrts-, Handels- und Seemachtspolitik, sondern auch noch durch ein Werkzeug des Weltverkehrs, das erst der neuesten Zeit angehört und noch nicht alle wichtigeren Straßen erobert hat, ein Werkzeug, dessen voller Wert bis vor kurzem nicht von allen Ländern voll erkannt wurde und das daher zu einer um so schärferen Waffe in der Hand derjenigen Mächte werden konnte, die es rechtzeitig zu ergreifen wußten: Es ist der Vermittler des internationalen Nachrichtendienstes, das Kabel, dem wir noch eine kurze Betrachtung zuwenden müssen, bevor wir zu der Prüfung des deutschen Anteils an Handel und Schiffahrt, wirtschaftlichem und politischem Einfluß auf den einzelnen Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs übergehen.

Digitized by Google

Deutschland im überseeischen Nachrichtendienst.

Der die ganze Erde umspannende Handel wie die neuen weitreichenden politischen Interessen erfordern als unentbehrliche Grundlage einen nicht nur gegen äußere Zufälligkeiten, sondern vor allem auch gegen neidische Konkurrenten sowohl, als gegen offene und versteckte Feinde geschützten Nachrichtendienst. Das reißende Wachstum des deutschen Handels hat indessen unmöglich gemacht, alle seine Nebenbedingungen gleichmäßig zu entwickeln: sein großes Gewicht ruht noch auf zu schmaler Basis und ist deshalb schweren Gefahren ausgesetzt.

Seit dreißig Jahren hat das Kabel die Welt erobert — ein Siegeszug, der seinesgleichen in der Weltgeschichte nicht hat, und dessen volle Bedeutung wir erst in dem Augenblick erkennen, da unser Auge sich daran gewöhnt, über den europäischen Horizont hinauszuschauen in jene ganze, weite Welt — eine Welt der wirtschaftlichen und politischen Kämpfe in einer Ausdehnung und Intensität, wie sie vor dem Siegeszuge des Kabels gar nicht möglich gewesen wäre. Das Kabel und der große Oceandampfer sind die beiden Hauptwerkzeuge des modernen Weltverkehrs und Welthandels. Wer diese beiden Werkzeuge beherrscht, der hat die erste Anwartschaft auf die Beherrschung des Weltmarktes.

Noch kann der deutsche Reeder nicht auf ausreichenden Schutz seines schwimmenden Besitzes im Kriegsfalle rechnen, noch hat der deutsche Händler nicht in aufnahmefähigen Kolonien ein gegen alle Zufälle gesichertes Absatzgebiet; der deutsche Kapitän ist auf englische und amerikanische Seekarten angewiesen — deren Verkauf täglich unterbrochen werden kann, wie es auch wirklich schon geschehen ist — und der deutsche Handel wie unsere Flotte erhalten ihre Depeschen aus englischen Händen.

Dieser Uebelstand machte sich nicht sofort in voller Stärke fühlbar. Die großen Kabelgesellschaften bewahrten im eigenen wohlverstandenen Interesse die Geheimnisse des Handels aller Länder auch vor neugierigen Landsleuten, und in der Politik sind nur vereinzelte Zweifel an der „Undurchlässigkeit" der Kabel aufgetaucht. Die Gefahr lag auch weniger in den Gesellschaften, als

Digitized by Google

in den Verträgen derselben mit der englischen Regierung, die dieser, wenn erforderlich, weitgehende Kontrollrechte verbürgten; vorläufig vermied man, davon Gebrauch zu machen.

Da sich die großen Kabellinien, bei dem außerordentlichen Risiko der Unternehmer, nur mit Zinsgarantien legen lassen, lag unter den dargelegten Umständen lange Zeit für Deutschland kein dringender Grund vor, auf Kabellegung gerichtete Bestrebungen finanziell zu unterstützen.

Die Erweiterung wie die wachsende Bedeutung unseres kolonialen Besitzes einerseits, die rücksichtslose Ausnutzung ihres Kontrollrechtes durch die englische Regierung seit dem Beginn des Südafrikanischen Krieges andererseits haben weiteren Kreisen nicht nur unseres Volkes die Augen geöffnet über die Gefahren, denen jedes Land gegenübersteht, wenn eines Tages England den Augenblick für geeignet erachtet, einen übermächtigen Konkurrenten zu vernichten. So wandten sich alle, die ein direktes oder allgemeines Interesse an der Entwickelung unseres Volkes nehmen, der Prüfung der gegenwärtigen Lage zu.

Sie ist wenig erfreulich. Die Verbindungslinien Deutschlands mit dem größten Teile Afrikas und mit Australien sind in ausschließlich englischem Besitz, dazu die Kabelverbindung mit dem südamerikanischen Kontinent; das heißt also: täglich kann durch eine einfache Vorschrift der britischen Regierung der Nachrichtendienst aller Völker mit den Randländern und Inseln der südlichen Hälfte des Atlantischen wie des Stillen, außerdem jeder Verkehr mit den Küsten des Indischen Oceans völlig abgeschnitten werden. Mit ihnen sind sämtliche Kolonien des Deutschen Reiches, ausgenommen unsere ostasiatische, isoliert. Schwerer wird die Gefahr noch dadurch, daß die thatsächliche Herrschaft über diese ganzen Erdteile in den Händen von nur zwei Gesellschaften ruht: das gewaltige Gebiet von der Ostküste Südamerikas bis zur Westseite Ostindiens ist in der Gewalt der Eastern Telegraph Company und der ihr verwandten; dort beginnt der Besitz der Eastern Extension, Australia and China Telegraph Company, der sich bis Shanghai und Neu-Seeland erstreckt. Beide Gesellschaften arbeiten im besten Einvernehmen.

Für unsere Verbindung mit dem großen ostasiatischen Interessengebiet sind wir verhältnismäßig besser gestellt: hier konkurriert mit Englands Kabeln der transsibirisch-russische Überlandtelegraph, der sich von seinem Endpunkt Wladiwostock aus in ein Netz dänisch-russischer Linien im Besitz der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft (Kopenhagen) verästelt. Hier ist die Möglichkeit einer Verständigung der Antipoden nicht so drohend, daß besondere Befürchtungen gerechtfertigt erscheinen.

Digitized by Google

Verhältnismäßig in der günstigsten und allein in einer als normal zu bezeichnenden Lage befinden wir uns gegenwärtig Nordamerika gegenüber, dank dem von der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft geschaffenen Kabel Borkum-Fayal-New York, dessen Herstellung ja nach Besiegung aller aus älteren Monopolrechten und mancherlei Konkurrenzbedenken erwachsenen Widerstände endlich gelungen ist, wesentlich infolge des mustergültigen Vertrages mit der deutschen Postverwaltung, der, ein neues Schema für solche Abmachungen schaffend, hoffentlich zur Nachfolge auffordern wird.

Die deutsche Postverwaltung übernimmt danach den Betrieb auf der diesseitigen Station gegen eine feste Pachtsumme (1 400 000 M.) und empfängt dafür die Einnahme aus derselben bis zum Betrage von 1 700 000 M., darüber hinaus einen Anteil von 0,20 M. an jedem beförderten Worte. Das System ist also eine Vereinigung von Zinsgarantie und Pacht, die ermutigend für die Unternehmer ist, ohne das Reich in einseitigen Verpflichtungen zu binden.

Gelegentlich der Flottenberatungen hat der Staatssekretär v. Podbielski in der Budgetkommission weitere Zinsgarantien in Aussicht gestellt, eine deutsche Kabelbaugesellschaft, die „Norddeutschen Seekabelwerke A. G." haben den Betrieb aufgenommen, ein Kabelschiff (v. Podbielski) ist für sie fertiggestellt, die Vorbedingungen zur Schaffung eines unabhängigen deutschen Kabelnetzes sind also da. Und der Augenblick ist gekommen. Frankreich hat die von England drohende Gefahr erkannt und ist im Begriff, eigene Kabel, die, von Algier auslaufend, seine Kolonien von der Westküste Afrikas bis Indochina verbinden, auf Staatskosten zu schaffen. Damit wäre das englische Monopol für den Indischen Ozean durchbrochen und Teilen Afrikas eine von England unabhängige Verbindung gegeben. Schon vor einer Reihe von Jahren wurde in Frankreich die Frage eigener staatlicher Kabel auf die Tagesordnung gesetzt, und neuerdings haben diese Bestrebungen immer mehr greifbare Gestalt gewonnen. Auch hier hat dazu die anläßlich des südafrikanischen Krieges fühlbar gewordene Unsicherheit des internationalen Nachrichtendienstes wesentlich beigetragen. Man ist zu der Ueberzeugung gekommen, daß eine weitausgreifende Kolonialpolitik und ein lebhafter Anteil an der Weltwirtschaft und Weltpolitik ohne eigenen Nachrichtendienst nicht mit vollem Erfolg durchführbar ist. Unter politischen, militärischen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten werden nationale Kabel gefordert, die möglichst von verschiedenen beteiligten Punkten der französischen Küste ihren Ausgang nehmen und in der Kolonie gleichfalls an beteiligten Punkten enden. Die Kabel sollen Stützpunkte finden auf eigenen Kohlenstationen oder im Gebiet neutraler bezw. befreundeter Staaten und dort so angelegt werden, daß nach Möglichkeit auch ein Anschluß an neutrale Linien oder eine Einschaltung solcher Zwischenlinien im Falle

Digitized by Google

der Zerstörung eigener Strecken durchgeführt werden kann. Diese Gesichtspunkte sind in einer besonderen Kabelkommission der französischen Kammer aufgestellt worden, die folgende Linien vorgeschlagen hat:

Ein südatlantisches Netz, das von Südfrankreich über die Westküste Afrikas nach Madagaskar einerseits und Südamerika anderseits geht. Ein Netz im indischen Ocean zwischen Madagaskar und Batavia. Ein ferneres Netz in den ostasiatischen Gewässern mit Abzweigungen nach Französisch-Indien und der russischen Ostgrenze, und endlich ein umfassendes Mittelmeernetz.

Die Vereinigten Staaten sind am Werke, den Gedanken der Beherrschung des Großen Oceans durch eine direkte Kabelverbindung mit den Philippinen zu fördern. Ein zweites Projekt möchte den ungeheuren Ocean vorläufig umgehen und russisch-amerikanische Landlinien durch ein kurzes Kabel in der Beringstraße verbinden.

England bemüht sich, den Schlag abzuwehren, indem es den Ring seiner Kabel durch eine kanadisch-australische Verbindung schließt. Anschließend würde eine weitere kapländisch-australische Linie — die wohl als erste von all den genannten beendet sein wird — neue Handelsmöglichkeiten bringen und in Verbindung mit dem soeben geschaffenen Kabel von Großbritannien über St. Helena nach dem Kap die Verbindungen Englands mit seinen Kolonien im Kriegsfalle sicherstellen, da die Gefahr des Abschneidens von Tiefseekabeln nach den jüngsten Erfahrungen nicht so dringend ist, wie man ehemals annahm. Die kanadisch-australische Linie, die nach authentischen Berichten englischer Blätter durch einen Vertrag zwischen dem Colonial Office in London, den australisch-neuseeländischen Regierungen und der Telegraph Construction and Maintenance Company gesichert ist, soll von Vancouver aus den Großen Ocean in der Richtung von Nordost nach Südwest durchqueren, sich auf die Fidschi- und Norfolk-Inseln stützen, nach Queensland und Neuseeland führen und bis Ende 1902 vollendet sein. Sie wird die gewaltige Länge von 15 000 Kilometern erhalten und einen Aufwand von 36 Millionen Mark erfordern. —

Dieser Entwickelung kann Deutschland nicht thatenlos zuschauen. Die Interessen des Handels wie die unserer Flotte fordern gebieterisch unabhängige Verbindungen, und die Frage ist nicht mehr, ob, sondern nur, wie gebaut werden soll. Da wird nun, gemäß der deutschen Tradition, das Handelsinteresse im Vordergrunde stehen müssen, zumal da aus politisch-militärischen Erwägungen hervorgehende Kabellinien nur Mißtrauen gegen die Absichten Deutschlands im Auslande nicht nur, sondern vor allem auch im Inlande hervorrufen würden. Der Handel kann sich nun im ganzen zufrieden geben, wenn, wie in Ostasien, konkurrierende Linien im Besitz verschiedener Völker eine gewisse Gewähr gegen politische und ökonomische Vergewaltigung leisten.

Digitized by Google

Außerdem bedürfen ja Kabel auch der Stützpunkte an Besitzungen des eigenen Landes oder eines neutralen — und schon diese Thatsache würde genügen, um ein durchgehends deutsch-ostasiatisches Kabel vorläufig als Hirngespinnst erscheinen zu lassen. Wohl aber können wir in den ostasiatischen Gewässern selbst Anschlußlinien für unsere Interessengebiete schaffen, die sich möglichst an Linien verschiedener fremder Länder anschließen müssen. Es wird dadurch wenigstens die Isolierung unserer Südsee- und chinesischen Kolonien vom internationalen Nachrichtendienst aufgehoben und eine schnelle Verbindung mit unseren Hauptstützpunkten ermöglicht. Der deutsche Telegraph gewann zunächst aus Anlaß der chinesischen Wirren auf chinesischem Gebiet Boden, indem eine deutsche Linie Peking-Tientsin geschaffen wurde, der sich weitere Feldtelegraphen anschlossen. Daneben ist aber auch ein deutsches Unterseekabel an der chinesischen Küste gelegt worden, und zwar als Anschluß von Kiautschou an die Hauptlinie in Tschifu. Diese Hauptlinie befindet sich in Besitz der oben erwähnten Nordischen Telegraphen-Gesellschaft und führt von Taku über Tschifu nach Shanghai. Deutscherseits ist weiter die Legung der außerordentlich wichtigen Strecke Kiautschou-Shanghai und Kiautschou-Nagasaki geplant. Diese Linie soll später in Verbindung gebracht werden mit Niederländisch-Indien und unsern Südsee-Inseln, und zwar soll nach Uebereinkommen mit der holländischen Regierung der Umweg über deren Besitzungen gewählt werden, um ein Anlegen auf den Stationen der großen Kabelkonkurrenten zu umgehen. Wie weit dieser Plan in absehbarer Zeit auf Verwirklichung rechnen kann, läßt sich heute noch nicht deutlich ermessen. Die Notwendigkeit zur Schaffung der bezeichneten Linien ist aber jedenfalls gegeben, und wenn Deutschland mit einem eigenen Kabelnetz von wirklichem Wert Ernst machen will, so werden diese Strecken, zumal angesichts der steigenden Bedeutung des Verkehrs in der Südsee und den ostasiatischen Gewässern, nicht vergessen werden dürfen.

Unter den direkt von Deutschland ausgehenden, völlig selbständigen Linien wären als nächstes und dringendstes Bedürfnis die im Interesse der Handelssicherheit im Verkehr mit fremden, ebenso wichtigen wie umstrittenen Märkten erforderlichen Linien zu betrachten, gegenwärtig vor allem die Verbindung mit Südamerika. Denn dessen Republiken sind nicht nur Deutschlands sicherstes überseeisches Handelsgebiet in der Vergangenheit gewesen, sondern die zunehmende Abneigung der Romanen gegen den Anglo-amerikanismus verspricht auch dauernden Vorteil für die Zukunft. Eine unabhängige Kabelverbindung mit einigen Hauptpunkten des Kontinents könnte von unschätzbarem Werte sein. Die zweite dringende Forderung — deren Notwendigkeit der südafrikanische Krieg allen vor Augen geführt hat — ist die Sicherung der Verbindung mit den afrikanischen Kolonien. Hier ist daran

Digitized by Google

zu erinnern, daß in Afrika das überseeische Telegraphennetz ergänzt werden soll durch einen großen, wieder in englischem Besitz befindlichen Ueberlandtelegraphen vom Kap nach Kairo. Je mehr diese Verbindung den englischen Einfluß zu stärken berufen ist, um so wichtiger wird es für Deutschland, nicht nur in Deutsch-Ostafrika, das dieser Telegraph durchschneiden soll, eigene Anschlußlinien zu bauen, sondern auch eine selbständige Ueberseeverbindung von Deutsch-Ostafrika nach dem Mutterlande zu schaffen.

Deutschland hat in der Frage der Vervollkommnung des internationalen Nachrichtenwesens England gegenüber den großen Vorteil, den es in so vielen andern Beziehungen, vor allem in der Frage des Seerechts, ebenfalls besitzt, daß seine Bestrebungen auf Durchbrechung des englischen Monopols nicht ein neues an die Stelle des alten setzen wollen, sondern daß sein Erfolg der Unabhängigkeit Aller dient, daher auch gerade im Interesse der Kleinen und Neutralen liegt. Diesen Gedanken all den mißtrauisch gemachten Völkern klar machen, hieße einen der wichtigsten Schritte für die Vorbereitung eines deutschen Kabelnetzes thun.

Obwohl die Kabel eine deutsche Erfindung (1847 Werner v. Siemens) sind, ist die Entwickelung des deutschen Netzes sehr zögernd erfolgt. Während die Gesamtlänge aller Kabel 300 000 km bereits überschritten hat und in kurzer Zeit weitere ungemessene Vermehrung erfahren wird, besitzt Deutschland nur einen minimalen Teil der Gesamtlänge, in den zwei größeren Kabeln etwa 10 000 km, in einer Reihe kleiner im Staatsbesitz befindlicher Verbindungskabel in Deutschland und den Kolonien etwa 4000 km, während der englische Besitz gegen 200 000, der französische und amerikanische schon gegenwärtig über 30 000 km beträgt. Mit den englischen Linien, und wohl auch in ziemlich enger Verbindung mit ihnen, hat das Reutersche Telegraphenbureau die Fähigkeit erhalten, eine politische, meist in einseitig englischem Interesse ausgeübte Macht zu entwickeln; mit der Ausdehnung der deutschen Linien über ihren bisherigen engen Rahmen hinaus wird hoffentlich auch das sich ändern — war doch auch das erste größere Kabel Borkum-Vigo der deutschen Seetelegraphengesellschaft, das demnächst ebenfalls von der deutsch-atlantischen Telegraphengesellschaft übernommen werden wird, lediglich ein Anschlußkabel ohne größere selbständige Bedeutung. — Der Weg, der in finanzieller Hinsicht bei dem Ausbau des deutschen Kabelnetzes beschritten werden soll, ist mustergiltig vorgezeichnet bei dem ersten großen transoceanischen Kabel Emden-New York. Er wird auch in Zukunft innegehalten werden. Das gemischte System, das zwischen Privatkapital und Reichsunternehmen vermittelt, ist das einzig aussichtsvolle; denn einerseits wird das Privatkapital sich für Strecken mit unsicherer Rentabilität um so schwerer zur Uebernahme des Risikos ent-

Digitized by Google

schließen, als es mit der Möglichkeit eines schweren Tarifkriegs rechnen müßte. Anderseits aber wird auch die Bereitstellung der vollen Mittel ausschließlich aus der Reichskasse auf längere Zeit hinaus nach den Aufwendungen der letzten Jahre für überseeische Interessen leider einen wenig bewilligungsfreudigen Reichstag finden. So sind wir denn ganz von selbst darauf angewiesen, den Bau und Betrieb der Kabel Privatgesellschaften mit Reichssubvention bezw. Zinsgarantie oder Reichspacht zu überlassen. Nur die Kosten für kürzere Küstenkabel sollen aus laufenden Mitteln des Reichs bestritten werden. An Beihilfe für die größeren Kabelunternehmungen soll nach einem Ueberschlag des Reichspostamts eine jährlich um 300 000 Mark steigende Summe aufgebracht werden. Bei der gegenwärtigen Weltlage dürfte freilich ein etwas schnelleres Tempo empfehlenswert sein.

Durch die Schaffung eines eigenen Kabelnetzes wird Deutschland seine Stellung auf den Hochstraßen des weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Verkehrs wesentlich festigen und sich aus Fesseln befreien, die sich bisweilen schon recht lästig fühlbar gemacht haben, in ernsteren Zeiten aber zu der schwersten Gefahr werden könnten. Die großen Weltspediteure bedürfen eines sicheren und selbständigen Nachrichtendienstes über alle Welt und der Ruf nach einem ausgedehnten deutschen Kabelnetz entspricht lediglich unserer Rolle im Welthandel und der wachsenden Bedeutung des Kabels als einer wirtschaftlichen und politischen Waffe im Zeitalter der Elektrizität.

Digitized by Google

Deutschland und die Hauptwege des Weltverkehrs.

Digitized by Google

Deutschland in den europäischen Meeren.

a) Die deutsche Schiffahrt in der Ost- und Nordsee.

Die Entwickelung der deutschen Schiffahrt im Ost- und Nordseegebiet ist außerordentlich verschieden. Einem geradezu beispiellosen Aufschwung der deutschen Nordseereederei steht teils ein Stillstand, teils sogar ein erheblicher Rückschritt in der Ostseereederei gegenüber. So bekannt es ist, daß die deutsche Reederei in den letzten Jahrzehnten einen großartigen Aufschwung genommen und eine höchste Achtung gebietende Stellung erobert hat, so wenig bemerkt ist die Thatsache, daß die ganze Größe ihres Aufschwungs sich auf zwei Mittelpunkte des deutschen Seehandels beschränkt. Die beiden Hansestädte der Nordsee haben die ganze Arbeit geleistet und das große Wachstum der deutschen Reederei herbeigeführt; blickt man aber auf die anderen Seestädte, prüft man insbesondere die Ostseereederei, so zeigt sich nicht annähernd ein so erfreuliches Bild.

Auf die überwiegend zur Ostsee gehörenden preußischen Häfen entfällt nur ein äußerst bescheidener Bruchteil der gesamten deutschen Reedereibetriebe und des deutschen Schiffsbestandes. Das Verhältnis zwischen der gesamten deutschen und der preußischen Reederei war zu Beginn des letzten Jahres folgendes: Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe mit einem Bruttoraumgehalt von mehr als 50 cbm betrug in

	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	Zahl	1000 Tons	Zahl	1000 Tons
dem deutschen Reich . .	2318	596,4	1223	1674,6
Preußen	1544	91,8	494	299,7

Von den 34 000 Mann Besatzung der deutschen Kauffahrteiflotte entfielen auf die preußische Reederei nur 11 000. Die Ziffern ergeben insofern noch ein verhältnismäßig zu günstiges Bild, als die Zahl der Schiffe und der Bemannung nicht den richtigen Grad der Leistungsfähigkeit anzeigen. Die Ostseereederei arbeitet noch mit zahlreichen kleinen, verhältnismäßig stark be-

Digitized by Google

mannten Segelschiffen. Prüft man aber näher das wahre Stärkeverhältnis, so ergiebt sich, daß der Raumgehalt der Segelschiffe in der preußischen Reederei noch nicht ein Sechstel, der Raumgehalt der Dampfschiffe erheblich weniger als ein Fünftel von dem der ganzen deutschen Reederei ausmacht. Die Leistungsfähigkeit der preußischen Reederei verhält sich zu der gesamten deutschen etwa wie 10 : 56. Die Gesamtzahl der deutschen Seeschiffe in der Ostsee betrug:

Jahr	Zahl	1000 Tonnen	Besatzung	Leistungsfähigkeit (Registertonnen)
1888	1370	352,5	11 788	586 912
1898	870	216,7	7 301	531 590

Es ist also in diesen zehn Jahren ein bedeutender Rückgang zu verzeichnen, der sich trotz der Zunahme der Dampfer auch auf die Leistungsfähigkeit erstreckt. Auch in den letzten Jahren ist die Entwickelung nichts weniger als günstig gewesen. Die vollständigen Zahlen liegen allerdings noch nicht vor, wohl aber die für die von dem Rückschritt am meisten betroffenen östlichsten Häfen, für die das Jahr 1900 folgende unerfreuliche Bilanz ergiebt:

Die gesamte Flotte der Provinzen Ost- und Westpreußen und Pommern belief sich zu Beginn des Jahres 1900, wenn man im Gegensatz zu der obigen Tabelle auch die kleineren Fahrzeuge mit in Rechnung zieht, auf 841 Schiffe mit 100 940 Register-Tonnen. Der Zugang durch Neubau beschränkt sich während des Jahres 1900 auf 13 Schiffe mit 3250 Tonnen; von letzteren entfielen fast 3000 auf Stettin. Durch Ankauf vermehrte sich die Flotte in den Häfen der genannten drei Provinzen um 39 Schiffe mit 11 309 Tonnen. Der Abgang war, was die Zahl der Schiffe anlangt, bedeutend größer als der Zugang; es wurden 16 Schiffe durch Seeunfälle u. dergl. verloren und 61 Schiffe verkauft. Sie dürften ganz überwiegend zum „alten Eisen“ gehört haben. Die Zahl der Schiffe sank demnach bis Anfang 1901 von 841 auf 816. Da die neu gebauten bezw. angekauften Schiffe einen größeren Tonnengehalt aufzuweisen hatten, so war in Bezug auf den Gesamttonnengehalt ein kleiner Gewinn zu verzeichnen, der jedoch nur wenig über 1 Prozent gegenüber dem Bestande vom Beginn des Jahres 1900 beträgt, also gegenüber der Zunahme anderer Reedereien völlig verschwindet.

Von den vorhandenen 816 Schiffen mit 102 143 Tonnen kommen 324 Segelschiffe mit 8649 Tonnen als Küsten- und Binnenfahrer mit 292 Dampfer mit 11 252 Tonnen als Bugsir- und Flußdampfer in Abzug, so daß für den Seeverkehr an der ganzen großen Strecke von der mecklenburgischen bis zur russischen Grenze unter deutscher Flagge überhaupt nur 37 Segelschiffe von über 60 Tonnen mit insgesamt 7548 R.-T. und 163 Dampfer mit 73 694

Digitized by Google

R.-T. übrig bleiben. An diesem bescheidenen Bestande hat Stettin mit 96 Seedampfern von 47 950 R.-T. den Löwenanteil; in weitem Abstande folgt Danzig mit 29 Seedampfern von 13 990 R.-T. und Königsberg mit nur 14 Dampfern von 5531 R.-T. Bringt man Stettin, das allein einen erheblichen Zuwachs seiner Reederei durch Ankauf von 10 Schiffen mit zusammen 10 000 R.-T. zu verzeichnen hatte, in Abzug, so ist in der gesamten übrigen ostdeutschen Reederei auch in Bezug auf die Tonnage ein erheblicher Rückgang eingetreten.

Obendrein ist, wenn man den Wert der ostdeutschen Reederei für den deutschen Handelsverkehr richtig einschätzen will, noch zu berücksichtigen, daß ein nicht geringer Prozentsatz der Stettiner Seedampfer im wesentlichen nur dem Personenverkehr, insbesondere nach Rügen, dient.

Ganz rapide ist übrigens der Rückgang der mecklenburgischen Reederei: Rostock zählt heute nur noch 42 Schiffe von 16 079 R.-T. gegenüber 54 Schiffen von 23 893 R.-T. zu Anfang 1900, 141 Schiffen von 65 874 R.-T. im Jahre 1895 und 353 Schiffen von 164 882 R.-T. im Jahre 1880! In Wismar ist der Bestand im letzten Jahre von 25 auf 26 Schiffe gestiegen, der Tonnengehalt aber von 6034 auf 5950 R.-T. gesunken.

Die Reederei der Ostsee hat infolge der geographischen Verhältnisse nicht teilgenommen an dem großen Wachstum des transoceanischen Verkehrs, sie hat nicht vermocht, der ausländischen Konkurrenz in der Weise die Spitze zu bieten, wie die deutsche Reederei der Nordsee-Hansestädte, und ihr erblühte nicht, wie jener, ein gewaltiger industrieller Aufschwung in dem natürlichen Hinterlande. So lange der Binnenverkehr den transoceanischen überragte, übertraf die deutsche Ostseereederei erheblich die Reederei der Nordsee. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war sie zwei bis dreimal so groß als diese. Den Niedergang verursachte vor allen Dingen die Kontinentalsperre, von deren Folgen die deutsche Ostseereederei sich nicht mehr erholen konnte. Als der Weltverkehr dann mehr und mehr in neue Bahnen überging, blieb die Ostseereederei im Hintertreffen. Die Enge des Binnenmeeres, die abgeschiedene Lage gegenüber den Weltmeeren, der gefahrvolle Weg um Dänemark, der Sundzoll und die ausgedehnte Frostperiode in den Ostseehäfen verhinderten, daß die Ostseereederei gleichen Schritt mit der an anderen Stellen eintretenden Entwickelung nehmen konnte. Später kam hinzu, daß auf Grund dieser ungünstigen Entwickelung der Unternehmungsgeist gehemmt und das Kapital nicht in ausreichendem Maße vorhanden war, gerade in dem Augenblick, als es galt, in völlig neue Wege überzugehen und allgemein den Dampfbetrieb zur Herrschaft zu bringen. Die Ostseereederei verharrte bei den Seglern und trat nun immer weiter in den Hintergrund.

LIBRARY of the UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Digitized by Google

Während die großen Hansestädte in der Nordsee den deutschen Handelsverkehr mehr und mehr selbständig machten und von der englischen Flagge emanzipirten, trug in den preußischen und sonstigen deutschen Ostseehäfen die fremde Flagge den Sieg davon. In den sämtlichen deutschen Häfen der Ostsee entfielen im Jahre 1898 nach dem Raumgehalt der ein- und ausgehenden Schiffe 52 Prozent des Seeverkehrs auf fremde Schiffe. Der transoceanische Verkehr in den Ostseehäfen ist im Vergleich zu dem von Hamburg und Bremen ganz verschwindend; im Vordergrunde steht der Verkehr mit den nordischen Reichen.

In der Zeit von 1875 bis zur Gegenwart hat der gesamte Verkehr im deutschen Ostseegebiet, also einschließlich der unter fremder Flagge fahrenden Schiffe, in der Hauptsache folgende Entwickelung genommen: Die Zahl der angekommenen Seeschiffe ist von 27 000 auf 35 000, ihr Raumінhalt von 3 auf 6 Millionen Tonnen gestiegen. Im Jahre 1889 erreichte der Verkehr seinen Höhepunkt, um dann aber fast stetig zu sinken, bis er sich seit 1896 wieder hob. Wenn aus den angeführten Zahlen auch eine Verdoppelung des Ostseeverkehrs nach dem Raumgehalt der Schiffe sich ergiebt, so ist infolge der gleichzeitigen erheblich stärkeren Vermehrung des Verkehrs in den Nordseehäfen doch die relative Bedeutung des Ostseeverkehrs erheblich gesunken. Die an sich scheinbar ganz imposanten Zahlen ändern nichts an der im Grunde ungünstigen Betrachtung der Entwickelung des Verkehrs in den Ostseehäfen; es bleibt nicht nur zurück, wer nicht fortschreitet, sondern auch, wer langsamer fortschreitet als die andern. Vor allen Dingen aber kommt für uns in Betracht, daß die deutsche Flagge an dem Ostseeverkehr einen verhältnismäßig viel geringeren Anteil hatte. Der von Hamburg und Bremen ausgehende überseeische Verkehr ist immer mehr in den Vordergrund gerückt und hat eine weit größere Bedeutung erlangt als der Nah- und Küstenverkehr, auf den der Seehandel in der Ostsee sich größtenteils beschränkt. Immerhin haben unter den Ostseehäfen Stettin und Lübeck in den letzten 25 Jahren eine Verdoppelung ihres Seehandels nach dem Gewicht zu verzeichnen, die östlicheren Hafenstädte dagegen zeigen eine viel ungünstigere Entwickelung. In Lübeck bildete der transoceanische Verkehr der letzten Jahrzehnte kaum ein Prozent der Tonnage der dort verkehrenden Schiffe; in Königsberg betrug er vor etwa 30 Jahren noch zwei Prozent, während er heute nur noch nach Promillesätzen rechnet. Danzig verzeichnete Ende der 90er Jahre nur noch rund je 20 ein- und auslaufende Schiffe im transoceanischen Verkehr. Nur Stettin steht wieder in lebhafteren Beziehungen, zu den großen Weltstraßen und namentlich mit den Vereinigten Staaten; hier entfallen 10—15 Prozent der ein- und auslaufenden Schiffe auf den Verkehr mit Uebersee.

Digitized by Google

Die Hauptteile des Ostseeverkehrs entfallen auf den Küstenverkehr zwischen deutschen Häfen, den Verkehr mit den nördlichen Reichen und auch mit Großbritannien. Lübeck namentlich bildet seit jeher ein bedeutendes Ausfallsthor nach den nördlichen Königreichen und Rußland; auf den Verkehr mit Rußland entfällt hier zur Zeit etwa ein Drittel, auf Schweden, Dänemark und Norwegen die Hälfte des Raumgehalts der verkehrenden Schiffe. Von Königsberg aus ist die Fracht nach England wichtig; hier spielt nicht in letzter Linie der ostpreußische Weizen mit, den die deutschen Mühlen nicht verarbeiten können. Etwa ein Drittel des Königsberger Seehandels besteht im Warenaustausch mit Großbritannien. Für Danzig sind die skandinavischen Länder und Großbritannien von ungefähr gleicher Bedeutung, indem beide etwa ein Viertel des Verkehrs beherrschen. Der Rest entfällt auf den deutschen Küstenverkehr und auf Rußland. In Stettin steht nach dem Tonnengehalt der Fahrzeuge England an der Spitze, dagegen der Zahl nach beim Einlauf Schweden, beim Auslauf Dänemark.

Mit den großen Reedereien, wie Deutschland sie in der Nordsee besitzt, können die Ostseereedereien sich nicht im Entferntesten messen. Sie fristen ein mehr oder minder bescheidenes Dasein, und viel mehr als in der Nordsee fühlt man hier noch die Nachwehen der Zeit, in der die alten Reedereien durch die Verdrängung der Segelschiffahrt ihre angelegten Kapitalien zum großen Teil einbüßten und darniederging, wenn sie sich nicht rechtzeitig entschließen mochten oder konnten, der neuen Zeit des weltumspannenden Verkehrs ihren Tribut zu zollen.

Der deutschen Flagge in der Ostsee ist unter anderem erheblich Abbruch gethan durch das Verbot der Küstenschiffahrt fremder Schiffe zwischen russischen Häfen, durch das die russische Regierung ihre eigene Schiffahrt zu heben beabsichtigt. Vor allen Dingen aber bildet der Kapitalmangel und der geringe Unternehmungsgeist in den östlichen Küstenstädten den Grund, weshalb die deutsche Flagge in der Ostsee so weit zurückgeblieben ist und von der Flagge der nordischen Reiche immer mehr überflügelt wurde.

Nachdem die Nordseestädte ihren weiten Vorsprung gewonnen hatten, vermochte auch der durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal bewirkte nähere Anschluß der Ostseehäfen an das Weltmeer der deutschen Ostseeschiffahrt nicht mehr genügend zu Hilfe zu kommen. Immerhin hat sich in den letzten Jahren der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal günstiger als in der ersten Zeit seines Bestehens entwickelt. Im Jahre 1899 war der Verkehr auf 26 500 Schiffe mit $3^1/_2$ Millionen Registertonnen gestiegen. Darunter befanden sich 22 500 Schiffe mit $2^1/_4$ Millionen Registertonnen unter deutscher Flagge. Im Jahre

Digitized by Google

1900 entwickelte er sich weiter und bezifferte sich auf nahezu 30 000 Schiffe von 4,3 Millionen Registertonnen.

In neuerer Zeit ist in den größeren Hafenstädten der Ostsee manches gethan, um den Verkehr zu heben und die Reedereien zu fördern. Dahin gehört namentlich die Schaffung von Freibezirken in Stettin und Danzig, die Erweiterung der Hafenanlagen und der Verbindungswege mit der offenen See in den größeren Häfen, die Schaffung des Elbe-Trave-Kanals u. s. f. Die betreffenden Arbeiten sind zum Teil noch in der Durchführung begriffen. Den gleichen Interessen sollte neben seinem im Vordergrunde stehenden strategischen Beruf auch der Kaiser-Wilhelm-Kanal dienen, der für den Nordsee- und Ueberseeverkehr der preußischen Häfen bezw. der Ostseehäfen einen kürzeren und sicheren Weg geschaffen hat. Die Wirkung des Kanals in dieser Hinsicht hat sich aber, wie bekannt, nur langsam geltend gemacht, und ebenso kann der Einfluß der erwähnten Häfen- und Wasserstraßen-Meliorationen sich erst allmählich geltend machen, zumal ja die Arbeiten sowohl für Stettin, wie für Danzig und Königsberg noch nicht vollständig erledigt sind. Speziell für Danzig sind noch ganz neuerdings weit ausgreifende Pläne zur Erweiterung der Hafenanlagen und Verbindungsstraßen aufgestellt worden. Die Freibezirke in Stettin und Danzig sind eröffnet, aber noch nicht vollständig ausgebaut; die große Zufahrtstraße für Königsberg, der Haffkanal, ist vollendet, die Zufahrtstraße für Stettin, die „Kaiserfahrt“, großenteils fertig, aber noch nicht völlig in der geplanten Größe durchgeführt. Auf diese Weise sind in wenigen Jahren teils vom Staat, teils von den betreffenden Städten u. s. w. für die Besserung der Verkehrsbedingungen in den preußischen Hafenstädten Aufwendungen gemacht worden, die, abgesehen von dem Kaiser-Wilhelm-Kanal, nach Beendigung der Arbeiten nicht weit hinter 100 Millionen zurückbleiben werden.

Es ist zu hoffen, daß nach einigen Jahren all' diese Maßnahmen ihre Wirkung voll geltend machen werden und, daß dann auch für die Ostseereederei Zeiten eines neuen Aufschwungs nach langem Darniederliegen kommen werden. Allerdings ist ein solcher Aufschwung nicht allein abhängig von den in den preußischen Häfen zu Gunsten des Verkehrs getroffenen Maßregeln. Aeußere Verhältnisse spielen nicht nur mit, sondern die Hauptrolle. Die preußische Reederei hat den Konkurrenten in den anderen Ostseeländern nicht die Spitze zu bieten vermocht; die fremde Flagge nimmt in den deutschen Ostseehäfen einen unverhältnismäßig breiten Platz ein. Es wird demnach dafür zu sorgen sein, die Konkurrenzfähigkeit unserer Reederei in der Ostsee zu stärken, wenigstens aber jede Schwächung zu vermeiden. Darauf ist beispielsweise, wie es im Reichstag dankenswerterweise gerade von Männern

Digitized by Google

aus den Hansestädten der Nordsee geschehen ist, bei den Einzelbestimmungen der neuen Seemannsordnung Rücksicht zu nehmen. Vor allen Dingen wird die preußische Reederei aber auch bei der Neuregelung unserer handelspolitischen Beziehungen Berücksichtigung beanspruchen können, zumal ihr die schwersten Schläge dadurch bereitet sind, daß Rußland mit allen erdenklichen Mitteln seine Ostseehäfen emporzog, den preußischen den Verkehr entzog und obendrein das Verbot der Küstenschiffahrt fremder Schiffe zwischen russischen Häfen erließ. In den letzteren Beziehungen wird auf eine bessere Wahrung der deutschen Interessen nach Möglichkeit zu dringen sein. Zu empfehlen wäre angesichts der Entwickelung in den letzten Jahren auch die Anstellung einer besonderen Untersuchung über die Reederei- und Verkehrsverhältnisse in den deutschen Ostseehäfen, um einen sicheren Ueberblick über etwa seitens der Regierung zu treffende besondere Maßregeln zu gewinnen, die auch im Ortsverkehr der deutschen Flagge wieder einen besseren Platz sichern könnten.

Für eine dauernde und durchgreifende Belebung des Verkehrs in den preußischen Häfen und Hebung der preußischen Reederei ist zuletzt freilich immer noch etwas anderes ausschlaggebend: das wirtschaftliche Leben im Hinterlande. Dieses hat sich nur bei Stettin in reger Weise entwickelt, da zu dem Hinterlande Stettins für den Ostseeverkehr die Reichshauptstadt und das industriereiche Schlesien gehört. Das Hinterland der östlicheren Häfen hat dagegen an dem wirtschaftlichen Aufschwunge im übrigen Reiche nicht Teil genommen. Ein intensiverer Betrieb der Landwirtschaft und vor allem die Belebung der Industrie im Osten, die neuerdings begonnen ist, können allein eine wirklich befruchtende Wirkung auf den Seeverkehr in den östlichen preußischen Häfen ausüben, die sich für die Reederei um so mehr geltend machen würde, als damit auch eine Steigerung der Kapitalkräfte im Lande verbunden sein müßte. Gerade an dem Kapitalmangel und der daraus hervorgehenden Hemmung des Unternehmungsgeistes hat ja die preußische Reederei am meisten gelitten, als sie es versäumte oder versäumen mußte, den wichtigen Zeitpunkt des Uebergangs zum Dampfbetrieb zu benutzen.

Der Ausbau der Hafenanlagen und Verbindungsstraßen, die Berücksichtigung der Ostseereederei bei der Vorbereitung der Handelsverträge und die Belebung des wirtschaftlichen Lebens im Hinterlande der östlichen Hafenplätze werden, so hoffen wir zuversichtlich, der preußischen Reederei in der Ostsee neue günstige Entwickelungsmöglichkeiten geben, deren sie so dringend bedarf!

Wie sehr ein Aufschwung der Ostseereederei auch im allgemeinen nationalen Interesse liegt, brauchen wir nicht weiter auszuführen: es genügt der Hinweis auf die oben festgestellte starke Abnahme der in ihr verwendeten

Digitized by Google

Bemannung, die gleichbedeutend ist mit einer bedauerlichen Verminderung der seemännischen Bevölkerung, des notwendigen Mannschaftsersatzes für die wachsende Kriegsflotte. Es handelt sich also bei der Hebung der Ostseereederei — auch ganz abgesehen davon, daß die Reedereigewinne eine wesentliche Verbesserung unserer Zahlungsbilanz gegenüber dem Auslande bedeuten! — keineswegs etwa nur um einseitige wirtschaftliche Interessen, sondern um wichtige nationale Fragen allgemeinster Bedeutung. — Auf die Nordseereederei in diesem Zusammenhang weiter einzugehen, ist nicht erforderlich, da ja die ganze Entwickelung und Gestaltung unseres transoceanischen Verkehrs, die in den vorangehenden und folgenden Abschnitten unter den verschiedensten Gesichtspunkten betrachtet ist, zum weitaus überragenden Teil in dem Hamburger und Bremer Handel zum Ausdruck kommt.

b) Deutschland im Mittelmeer.

Verfügt Deutschland im Mittelmeer auch nicht über einen eigenen Hafen, so hat es doch einen bedeutenden Anteil an dem Handelsverkehr der Mittelmeerländer, ungerechnet den großen Durchgangsverkehr, der sich auf dem Wege nach Ostafrika, Ostindien, Ostasien und Australien durch das Mittelmeer bewegt. Die deutsche Flagge vermittelt einen bedeutenden Teil des Verkehrs von den italienischen Häfen nach Amerika und nach dem fernen Osten. Der deutsche Handel mit den europäischen Ländern des Mittelmeers bewegt sich überwiegend auf dem Seewege, und auch an den asiatischen und afrikanischen Küstenländern hat er einen hervorragenden Platz gewonnen. Die Handelsstatistik giebt über unseren Verkehr mit den Mittelmeerländern folgende Auskunft:

Wir beziehen Waren im Werte von rund 200 Millionen aus Italien, von 70 Millionen aus Spanien, von über 30 Millionen aus Aegypten, 30 aus der Türkei, zwischen 30 und 80 Millionen schwankende Werte aus Rumänien, 8 Millionen aus Griechenland, etwa ebensoviel aus Serbien, rund 5 Millionen aus Marokko und ebensoviel aus Algier und Tunis. Unsere Ausfuhr nach Italien, die in beständigem Steigen begriffen ist, beziffert sich auf etwa 120 Millionen, die Ausfuhr nach Spanien auf 44, Rumänien gegen 40, der Türkei auf 30—40, etwa 6 Millionen nach Bulgarien, ungefähr ebensoviel nach Griechenland, 4 Millionen nach Serbien u. s. w.

Der deutsche Schiffsverkehr aus deutschen Häfen nach europäischen Ländern des Mittelmeers beläuft sich auf rund 130 000 Tonnen, wovon annähernd ein Drittel auf Italien, ein Viertel auf die Türkei und Bulgarien und nahezu ein Fünftel auf Oesterreich-Ungarn entfällt; den Rest bildet der

Digitized by Google

Verkehr mit Rumänien, der spanischen und französischen Mittelmeerküste und Griechenland. Nach der ägyptischen Mittelmeerküste gehen ferner etwa 15 000, nach der asiatischen Küste des Mittelmeers und des Schwarzen Meeres etwa 10 000 Tonnen. Zu diesem direkten Verkehr zwischen deutschen Häfen und denen des Mittelmeers kommt, wie gesagt, der große unter deutscher Flagge gehende Verkehr aus den Mittelmeerhäfen nach außereuropäischen Ländern: nach Nord- und Südamerika, Ost- und Südafrika, Süd- und Ostasien und der Südsee hinzu. (Weiteres siehe unter Afrika und westasiatischen Bahnen.)

In ansehnlicher Steigerung sind gegenwärtig namentlich die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands mit der Türkei begriffen. Nach einem vereinzelt gebliebenen Anlauf, der mit der Finanzierung der türkischen Bahnen im Verein mit österreichischen Kreditanstalten im Jahre 1884 unternommen wurde, begannen die näheren Handelsbeziehungen sich zu entwickeln, seit im Jahre 1888 die Deutsche Bank in finanzielle Verbindung zum Türkischen Reich trat. Der erste Schritt war die Uebernahme einer 5prozentigen türkischen Verwaltungsanleihe von 30 Millionen Mark. Im Jahre 1889 übernahm dieselbe Bank im Verein mit anderen die anatolische Eisenbahn und begann den Bau der Hauptlinie von Ismit nach Angora, der Ende 1892 vollendet wurde. Dieser Bau führte zu einer bedeutenden Entwickelung deutscher industrieller Unternehmungen in der Türkei. In den folgenden Jahren wurden weitere Linien ausgebaut, bis nach der Palästinareise des deutschen Kaisers auch die Konzession zum Bau eines Hafens in Haidar Pascha und zum Bau der Bagdad-Bahn gegeben wurde. Im Anschluß an die finanziellen Beziehungen hat sich die Ausfuhr der deutschen Industrie nach dem Orient fortgesetzt gesteigert. So befinden sich in deutschen Händen heute etwa 20 Prozent des Handels mit Textilwaren in der Levante. An der Ausfuhr nach Palästina ist Deutschland heute mit etwa 10 Prozent beteiligt. Nähere Verbindungen sind geschaffen durch die Einrichtung direkter Dampferverbindungen mit Syrien und Palästina seitens der Deutschen Levante-Linie.

Die Deutsche Levante-Linie, die den deutschen Verkehr im östlichen Mittelmeer wesentlich gehoben hat, ist im Jahre 1889 in Hamburg gegründet worden, nachdem die von Jahr zu Jahr sich mehr entwickelnden Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und dem Orient den Mangel einer geeigneten Verbindung von und nach einem norddeutschen Hafen immer empfindlicher gemacht hatten. Die nord- und mitteldeutsche Industrie wurden in ihrer Konkurrenzfähigkeit auf dem Levantemarkt durch die Höhe der Frachten und die Umständlichkeit des Verkehrs stark beeinträchtigt. Ende der achtziger Jahre betrieb nur eine Kieler, später nach Hamburg übergesiedelte Reederei einen regelmäßigen Verkehr nach Konstantinopel, Odessa und Batum, jedoch

Digitized by Google

nur in einer Fahrt monatlich. Da dieser Dampfer obendrein seinen Weg über England nahm, anstatt über die Rheinhäfen, so fehlte es dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk völlig an einer direkten Verbindung. Das erste Ziel der neu gegründeten Levante-Linie war die Errichtung einer regelmäßigen, möglichst häufigen und schnellen Dampferverbindung von Hamburg über Antwerpen nach Griechenland (Piraeus und Syra), der Türkei (Smyrna, Konstantinopel, Saloniki) und den unteren Donauländern (Galatz, Braila). Bald nach ihrer Begründung erfuhr die Linie eine thatkräftige Förderung durch die deutschen Eisenbahnverwaltungen, die einen direkten Tarif für den „Deutschen Levante-Verkehr über Hamburg seewärts“ aufstellten und dadurch das Monopol der neuen Linie stützten. Die Ablieferung von der Eisenbahn an die Reederei erfolgt nunmehr direkt ohne weitere Vermittlung. Die Fracht ist dadurch wesentlich verbilligt und vereinfacht. Infolge der neuen Verbindung nahm die Ausfuhr aus Hamburg nach den berührten Ländern folgende Entwickelung:

Werte in tausend Mark.

Bestimmungsland:	1891	1895	1896	1897	1898
Rumänien	1,905	1,410	1,710	2,482	3,355
Europäische Türkei	3,052	6,807	3,838	5,257	7,909
Asiatische Türkei	1,395	1,326	2,445	2,162	2,496
Griechenland	1,177	1,402	1,423	1,347	4,041
Aegypten, Tripolis, Tunis, Algier	645	2,848	2,304	2,705	3,348

Die Entwickelung wäre noch günstiger gewesen, wenn nicht die Cholera in Hamburg und in der Türkei, die armenischen Wirren und der griechisch-türkische Krieg störend eingegriffen hätten. — Die Flotte der Levante-Linie stieg von vier Schiffen, mit denen der Anfang gemacht wurde, im Jahre 1894 auf das Doppelte und bis 1898 auf 15. Im Jahre 1899 wurde die oben erwähnte ehemals in Kiel gegründete Orientlinie übernommen und durch weitere Neubauten die Flotte insgesamt auf 20 Schiffe gebracht. Die Zahl der Reisen beschränkte sich in den ersten Jahren auf durchschnittlich zwei im Monat, stieg im Jahre 1895 auf insgesamt 33, 1898 schon annähernd auf das Doppelte und übersteigt seit 1899 sogar 80 im Jahr. In den letzten Jahren sind zwei große Expreßdampfer eingestellt, die von Hamburg in neun Tagen nach Malta fahren, weiter Piraeus, Smyrna und Konstantinopel anlaufen und auch einen beträchtlichen Personenverkehr haben.

Außer den oben genannten Häfen wurde der Verkehr ausgedehnt auf Alexandria, Odessa, Burgas, Varna, Samsun, Trapezunt, neuerdings auch auf Algier, Nikolajeff, Jaffa, Beirut, Alexandrette, Mersina, Tripoli ꝛc., insgesamt 27 Häfen, insbesondere alle wichtigeren Küstenorte des östlichen Mittelmeeres, des Schwarzen und Asowschen Meeres umfassend. Die Schnelldampfer der

Digitized by Google

Levante-Linie fassen 3300 Tons, die Frachtdampfer 2000—4200. Da die Linie sich zu der angegebenen Größe erst seit wenig mehr als Jahresfrist entwickelt hat, wird die volle Wirkung ihrer Beteiligung an dem Handelsverkehr der Levante-Länder erst im Laufe der nächsten Zeit zum Ausdruck kommen.

Der Anteil der deutschen Flagge an der Ausfuhr aus den österreichisch-ungarischen Mittelmeerhäfen, insbesondere aus Triest, wäre wohl auch größer, wenn die Hamburger Reederei es nicht verstanden hätte, einen beträchtlichen Teil der Ausfuhr aus dem Hinterlande von Triest von diesem Hafen ab- und nach Hamburg hinzulenken. Die günstige Lage an der Mündung der nach Oesterreich hinaufreichenden Elbe ist in vollstem Maße ausgenutzt worden, und Hamburg bildet heute den Ausgangshafen für große Landesteile, die der geographischen Lage nach scheinbar nach Triest gravitieren. Anderseits haben die großen Hamburger Reedereien selbst, wie die Bremer, einen Teil ihres Verkehrs nach dem Mittelmeer verlegt, und zwar teils mit Rücksicht auf die klimatischen und Eisverhältnisse, indem sie im Winter ihre großen amerikanischen Schnelldampfer von italienischen Häfen ausgehen lassen, teils auch aus allgemeinen Verkehrsgründen und zwecks Beteiligung an dem großen Personenverkehr von Italien nach Amerika. So wurden aus Mittelmeerhäfen nach New York im Jahre 1900 vom Norddeutschen Lloyd auf 36 Fahrten 3227 Cajüt- und 27 445 Zwischendeck-Passagiere, von der Hamburg-Amerika-Linie auf 11 Fahrten zusammen über 7000 Passagiere befördert. Etwaigen von der italienischen Regierung zu führenden Schlägen gegen die deutschen Reedereien würde durch die bereits erfolgte Gründung einer italienischen Tochtergesellschaft der Hamburg-Amerika-Linie entgegengetreten werden.

Digitized by Google

Deutschland und die Erschließung Asiens für den Weltverkehr.

a) Bestehende und projektierte Eisenbahnen in Asien.

Der gewaltige asiatische Koloß, der mit seinem Flächeninhalt ein Drittel des gesamten Festlandes der Erde darstellt, dessen Bevölkerung sogar mehr als die Hälfte der gesamten Erdbewohner bildet, ist nächst dem „schwarzen Erdteil“ das dem Weltverkehr am wenigsten erschlossene Land. Sein Anteil an dem Schienennetze der Welt betrug noch vor wenigen Jahren erst 5 Prozent, und wenn man von dem ausgedehnten Eisenbahnsystem in Britisch-Indien absieht, so bleibt nur noch eine Strecke, welche die Gesamtlänge der afrikanischen Bahnen um ein geringes übersteigt. Die gesamte Riesenfläche Nord- und Mittelasiens war vor weniger als einem Menschenalter noch ohne jede Bahn, und die seither in jenen Gebieten erbauten Schienenwege beschränkten sich bis vor kurzem auf eine verschwindende Zahl und eine ganz geringe Ausdehnung. Eine Ausnahme bildete allein das Inselreich des fernen Ostens, das seit 1872, anfangs nur langsam, dann in schnellerem Tempo ein ansehnliches Eisenbahnnetz ausgebaut hat.

Heute aber stehen wir offenbar in dem Beginn einer Epoche, in der jener „rollende Kasten“, von dem Friedrich Wilhelm IV. schon frühzeitig erkannte, daß kein Menschenarm ihn mehr aufhalten werde, auch kreuz und quer durch ganz Asien seine Wege finden und damit seinen unhemmbaren Siegeslauf auch auf den größten Erdteil ausdehnen wird. Der längste aller vorhandenen Schienenstränge, die sibirische Eisenbahn, welche Asien von Ost nach West durchquert, sieht ihrer Vollendung entgegen, die Verbindung des Bosporus mit dem Persischen Meer durch die Bagdad-Bahn verhilft auch dem Westen zu seinem Recht. Rußland rüstet sich, zwischen dem Kaspischen und dem Arabischen Meer vom Kaukasus zur Grenze Indiens ein System persischer Eisenbahnen zu organisieren. Im Innern Asiens kennzeichnen Eisenbahnen das beständige Vorrücken der Südgrenze des Russischen Reiches, und Verbindungen dieser Linien mit der sibirischen Bahn liegen im Projekt vor. An

Digitized by Google

der Ostküste endlich haben die chinesischen Wirren die Bemühungen, auch dem Himmlischen Reiche ein ausgedehntes Eisenbahnnetz zu geben, nur zeitweilig unterbrochen. Nach Wiederherstellung der Ordnung in China werden diese Bestrebungen nur um so lebhafter zu Tage treten, und es ist zu hoffen, daß ihre praktische Durchführung dann auch bedeutend erleichtert sein wird.

So erzwingt sich das Dampfroß von allen Seiten her den Eingang in den Koloß, dessen weite Gebiete ihm bisher so fest verschlossen waren, von dem sich heute aber nur noch die öden Stätten des hohen Nordens spröde erweisen. Unwiderstehlich schafft sich der Weltverkehr seine Bahnen und Tausende und aber Tausende von Quadratmeilen werden auf diese Weise der Weltwirtschaft teils neu erschlossen, teils wesentlich näher gerückt.

Die erste Bahn auf asiatischem Boden war die 35 km lange Linie Bombay-Thana, die im Jahre 1853 eröffnet worden ist. Das Eisenbahnnetz in Britisch-Indien wurde verhältnißmäßig rasch erweitert und erstreckte sich im Jahre 1860 bereits über 1350 km, womit es damals hinter dem russischen nur wenig zurückstand. In demselben Jahre wurde auch in Kleinasien mit der Linie Smyrna-Trianda die erste Bahn eröffnet, doch vollzog sich hier der weitere Fortschritt wesentlich langsamer. Japan folgte erst im Jahre 1872 mit der 29 km langen Bahn Tokio-Yokohama, während in China der erste nennenswerte Schritt mit der Bahn Shanghai-Kiangwan unternommen wurde, die jedoch — wahrscheinlich ein Opfer des chinesischen Drachenglaubens — schon im folgenden Jahr wieder zerstört worden ist.

Das gesamte asiatische Eisenbahnnetz — oder vielmehr die Summe der einzelnen Schienenwege, da von einem zusammenhängenden Netz nicht zu sprechen ist — war bis 1880 auf 16300 km angewachsen und verdoppelte sich während des darauf folgenden Jahrzehntes. Von den 33000 km des Jahres 1890 entfielen aber auf Britisch-Indien allein über 26000, auf Japan 2300. An dem geringen Rest waren Rußland in seinem transkaspischen Gebiet und Niederländisch-Indien mit je ca. 1400 km beteiligt, Kleinasien verfügte über 850 km und die übrigen Länder nur über verschwindend geringe Strecken, so z. B. China über 200 km. Vergleichsweise mag bemerkt werden, daß das amerikanische Eisenbahnnetz damals ungefähr auf die zehnfache Länge des asiatischen angewachsen war.

Eine Eisenbahnkarte von Asien giebt also heute in der Hauptsache folgendes Bild: Japan und Britisch-Indien stehen mit einem Eisenbahnnetz an der Spitze, das vergleichsweise etwa dem von Rußland und der europäischen Türkei entspricht. Außer diesen beiden Ländern kommen mit Schienenwegen von über 1000 km nur Niederländisch-Indien, Kleinasien und Russisch-Asien in Betracht. In wenigen Jahren aber wird der riesige Schienenstrang

Digitized by Google

der auf asiatischem Gebiet etwa 7000 Kilometer langen sibirischen Eisenbahn, die heute schon auf weiten Strecken in Betrieb genommen ist, ganz Asien durchziehen, und damit zeigen sich, von dieser Bahn im Norden, von Kleinasien im Westen, von Persien und Indien im Süden und von der chinesischen Küste im Osten ausgehend, die Ansätze zu einem Eisenbahnsystem, das in kommenden Jahrzehnten ganz Asien umspannen wird. Die Bagdadbahn ist begonnen, parallel zu ihrer Trace von Konstantinopel zum Persischen Meer soll eine russische Bahn vom Kaukasus in das Herz Persiens hineingeführt werden. Eine persische Küstenbahn soll beide verbinden und an das indische Netz anschließen, während eine Palästinabahn als Verbindung der Bagdadbahn mit Afrika und der großen Kap-Kairo-Bahn gedacht ist. Nördlich von Persien hat Rußland schon heute seine Bahnen weit an die Grenze oder vielmehr mit der Grenze vorgeschoben. Ein umfangreiches Netz mit mehrfachem Anschluß an die sibirische Bahn ist endlich im östlichen China geplant, und ohne Frage werden bei der Wiederherstellung der Ordnung die Mächte ihren Einfluß auch zu gunsten dieser Eisenbahnpläne geltend machen. Ueber die aktuellen Pläne, die sich auf den Osten beschränken, gehen groß angelegte Projekte noch hinaus, deren interessantestes von dem bekannten Chinakenner von Richthofen herstammt und nichts Geringeres im Auge hat als eine Bahn quer durch das ganze Chinesische Reich in der Richtung von Hankau nach Omsk. Sie soll auf russischem Boden nach anderen Plänen gekreuzt werden durch eine Verbindung der Bahn Buchara-Merw-Samarkand mit der sibirischen Bahn in der Gegend von Tomsk.

Das sind weit ausgreifende Zukunftspläne, deren Ausführung noch in Jahrzehnten kaum zu erwarten ist; aber es sind doch mehr als reine Phantastereien, es sind wohldurchdachte Pläne, sie bilden ein fest gefügtes System, das sich in der Zukunft vielleicht ebenso siegreich erweisen wird wie die erste, so denkwürdige Eisenbahnkarte Friedrich List's für Deutschland, die, wenn auch erst Jahrzehnte nach ihrer Aufstellung, nicht nur vollständig durchgeführt, sondern in damals ungeahntem Maße erweitert ist. Die sibirische Bahn und die Bagdadbahn machen den bedeutsamen Anfang mit der Erschließung Asiens für den Weltverkehr. Der Karren rollt — kein Menschenarm wird ihn dauernd aufhalten.

b) Die sibirische Bahn.

Unter den großen Schienenwegen, durch welche der asiatische Koloß dem Weltverkehr erschlossen werden soll, steht an der Spitze der größte und der Vollendung am schnellsten entgegengehende: die sibirische Eisenbahn. Ihre

Digitized by Google

Vollendung war für das Jahr 1902 in Aussicht genommen; inzwischen sind die chinesischen Wirren eingetreten, deren Wirkung auf den Eisenbahnbau sich im Augenblick noch nicht genau übersehen läßt. Einerseits könnten die Vorgänge in China eine Verzögerung der Arbeiten wegen der Inanspruchnahme der Menschenkräfte zur Folge haben, anderseits aber muß dem Russischen Reich nun erst recht an der Beschleunigung der Arbeiten gelegen sein. Die Berichte über die gegenwärtige Fortführung des großen Werks lauten widersprechend. Im allgemeinen wird aber damit gerechnet, daß die endgiltige Durchführung bis 1903 oder 1904 hinausgeschoben wird.

Weite Strecken der großen sibirischen Bahn befinden sich bereits in Betrieb, und in nicht mehr ferner Zeit wird diese einzigartige Straße durch das Russische Riesenreich in ganzer Länge eröffnet sein. Der in absehbarer Zeit bevorstehende Abschluß der Arbeiten läßt die Frage nach der zu erwartenden wirtschaftlichen Bedeutung des neuen Verkehrsweges um so wichtiger erscheinen, je mehr das allgemeine Interesse ohnehin auf die künftige Gestaltung der Dinge im fernen Osten und den internationalen Wettbewerb auf dem ostasiatischen Markte gerichtet ist.

Ganz abgesehen von der durch den Gang der politischen Ereignisse etwa bewirkten Verschiebung der Fertigstellung muß nun aber von vornherein eine für die Beurteilung der wirtschaftlichen Folgen wichtige Thatsache im Auge behalten werden: die Bahn ist zunächst nur als ein provisorisches Werk zu betrachten. Das für einen größeren Verkehr ungeeignete Material soll erst nach und nach durch besseres ersetzt werden, und zwar in der Art, daß nach den bisherigen Plänen bis 1907 eine Verdoppelung der anfangs nur sehr geringen Fahrgeschwindigkeit auf der ganzen Strecke durchgeführt werden kann. Schon hieraus ergiebt sich, daß sowohl die Erschließung Sibiriens für den allgemeinen Verkehr, als auch die Wirkung auf die wirtschaftlichen Beziehungen Ostasiens zu den westeuropäischen Kulturländern nur eine allmähliche sein kann. Da andere, von der Natur des durchquerten Landes bedingte Faktoren diese Wirkung nur noch verstärken, so ist in erster Linie zu betonen, daß die vielfach gehegte Erwartung eines großen, plötzlichen Umschwungs im Verkehr mit Ostasien als übertrieben und unbegründet erscheinen muß. Gleichwohl wird die Bahn, und zwar fürs erste namentlich wegen ihrer Wirkung auf die Besiedelung und ausgedehnte wirtschaftliche Erschließung der weiten Flächen Sibiriens, einen hochbedeutenden Kulturfaktor bilden.

Ohne auf die Geschichte und die Ausführung des großartigen Unternehmens einzugehen, wollen wir uns lediglich auf eine Betrachtung ihrer voraussichtlichen wirtschaftlichen Wirkungen beschränken. Sie werden, wie schon

Digitized by Google

angedeutet, auf zwei Gebieten zu suchen sein: in der Kolonisation Sibiriens und in dem Einfluß auf den ostasiatisch-westeuropäischen Verkehr. Was zunächst die Besiedelung Sibiriens anlangt, so handelt es sich in der Hauptsache naturgemäß um eine Ansiedelung von Ackerbauern, der aber durch den geographischen Charakter des Landes bestimmte Grenzen gesetzt sind. Der hohe Norden muß ganz außer Betracht bleiben, da er sich der Urbarmachung entzieht; auch in der Waldzone des Westens und in dem ganzen östlichen Gebiet, dem Amurgebiet, mit seinem, von den dem Russen vertrauten Verhältnissen völlig abweichenden Charakter, ist eine Besiedelung nur teilweise und nur innerhalb langer Zeiträume möglich. In den zugänglichsten Landesteilen sind bereits lebhafte Fortschritte mit der Kolonisation gemacht worden, wenn die Bevölkerung auch noch in keinem Distrikt über drei Personen auf die Geviertwerst hinausgeht; sie beläuft sich im ganzen Bereich der sibirischen Bahn nach der Zählung von 1897 auf rund acht Millionen Köpfe. Zu wirtschaftlichen Mittelpunkten haben sich bisher in dem Gebiete nur zehn Städte von 20 000—50 000 Einwohnern erhoben. Raum ist also wohl in Sibirien für manche Million Menschen, und man darf selbstverständlich auch darauf rechnen, daß das Siedlungsgebiet mit fortschreitender Kolonisation sich mehr und mehr über die ihm heute noch durch die Natur gesteckten Grenzen ausbreiten wird; aber trotz aller Regierungsmaßnahmen wird dieser Vorgang sich nur in Jahrzehnten und Jahrhunderten vollziehen. Zur Zeit muß die russische Regierung den Uebersiedelungsdrang des Volkes eher hemmen als fördern; späterhin wird ihr die Aufgabe erwachsen, ihn auf die unwirtlicheren Gegenden hinzulenken und gleichzeitig in den bereits länger besiedelten Gebieten auf eine intensivere Gestaltung hinzuwirken. Das schwierigste Problem aber dürfte wohl die Ausnutzung der industriellen Schätze des weiten Landes und die Heranziehung einer diesen Zwecken entsprechenden Arbeiterschaft bilden.

Die Besiedelung Sibiriens ist zunächst natürlich eine innere Angelegenheit des Russischen Reiches, aber auch sie ist nicht ohne Bedeutung für den Weltverkehr, da durch diese Kolonisation neue Produktions- und Absatzgebiete erschlossen werden. Ihre Bedeutung für den Weltmarkt wird sich jedoch sowohl in Bezug auf die Lieferung sibirischer Produkte wie auf den Absatz von industriellen Erzeugnissen anderer Länder nur sehr allmählich und voraussichtlich auf geraume Zeit hinaus nur in bescheidenem Maße bemerkbar machen, zumal, wie oben dargelegt ist, für den Anfang überhaupt nicht die ganze Riesenfläche Sibiriens für die Besiedelung in Betracht gezogen werden kann.

Das Hauptprodukt, das von den Ansiedlern geliefert wird, das Getreide, dürfte bis auf weiteres den Weltmarkt kaum wesentlich beeinflussen. Teils wird die Mehrproduktion durch den gesteigerten Konsum im fernen Osten in

Digitized by Google

Anspruch genommen, teils ist zu erwägen, daß wegen der hohen Transportkosten das sibirische Getreide auf dem europäischen Markt höchstens in Zeiten erheblich übernormaler Preise wird auftreten können. Auch die sonstige Produktion Sibiriens, wie Eisen-, Gold- und Kohlenproduktion, wird den Weltmarkt nicht sobald in beträchtlichem Maße beeinflussen. Eine eigene Industrie Sibiriens kann sich, zumal bei der Mangelhaftigkeit der für diese Zwecke in keiner Weise geeigneten Arbeitskräfte, erst innerhalb weiter Zeiträume herausbilden, und vorläufig wird der Weltmarkt von der Erschließung der sibirischen Bodenschätze in den entlegeneren Teilen im wesentlichen nur dadurch einigermaßen berührt werden, daß die für die Gewinnung der Rohstoffe notwendigen Maschinen großenteils aus dem Auslande bezogen werden müssen. Es handelt sich fürs erste weder um umfangreiche Lieferungen von Produkten Sibiriens für den Weltmarkt, noch um bedeutende Entnahme industrieller Erzeugnisse vom Weltmarkt durch die Kolonisten. Namentlich in den mittleren Teilen des Landes wird die Bevölkerung in der Hauptsache noch lange bei der hauswirtschaftlichen Produktion verharren und mit dem großen Markt nur wenig in Berührung kommen. Immerhin wird schon heute berichtet, daß die sibirischen Bauern anfangen, an Stelle des alten selbstgesponnenen Gewandes eine kulturmäßigere Tracht zu bevorzugen, wodurch die Baumwolle, dieser überaus wichtige Stoff des Welthandels, Eingang auch in den sibirischen Markt findet, diesen Markt in das allgemeine Welthandelsgetriebe hineinziehend.

Umfangreicher entwickelt sich der Handel im Amurgebiet, dessen Bevölkerung bedürfnisreicher ist und dessen lebhafter Güteraustausch in dem Handel von Wladiwostok zum Ausdruck kommt. Dieser Hafen hatte bereits vor einem Jahrzehnt eine Ausfuhr im Werte von 6 Millionen Rubel zu verzeichnen, von der nicht weniger als ein Sechstel auf den deutschen Handel entfiel. Demgemäß hat Deutschland schon heute nicht unbeträchtliche Interessen an der Gestaltung des Verkehrs in dem Gebiet, das den Ausgang der sibirischen Bahn umgiebt. Es ist zu bemerken, daß bei der deutschen Ausfuhr nach dem Amurgebiet Lieferungen für den Eisenbahnbau nicht in Betracht kommen, da deutsche Lieferanten sich wegen der sonstigen hohen Inanspruchnahme an diesen Lieferungen nicht beteiligen konnten und sie vorwiegend den Amerikanern überlassen mußten. Infolgedessen ist nach dieser Richtung ein Rückgang des deutschen Handels nach diesem Gebiet mit Beendigung des Bahnbaus auch nicht zu erwarten.

Für uns kommen danach nur die Vorteile und nicht die Nachteile der Vollendung der Bahn in Betracht. Freilich bildet das rigorose Verbot der Küstenschiffahrt unter fremder Flagge zwischen russischen Häfen, das im Prinzip sogar auf den Verkehr zwischen den europäischen und asiatischen Häfen aus-

Digitized by Google

gedehnt ist, eine gewisse Schranke für die deutsche Handelsschiffart in jener Gegend. Da der Verkehr sich aber in der Hauptsache zwischen Wladiwostok und nichtrussischen Häfen bewegt, so bleibt für seine Ausdehnung auch unter deutscher Flagge nach der Erschließung des Hinterlandes für den Weltmarkt und Weltverkehr noch Raum genug.

Wichtiger als die Erschließung Sibiriens für den Weltverkehr ist die Schaffung eines neuen Weges nach Ostasien, namentlich aber dem außerrussischen Ostasien. Was in dieser Beziehung den zu erwartenden Einfluß der sibirischen Eisenbahn anbetrifft, so muß, wie schon gesagt, hervorgehoben werden, daß die Bahn mit ihrer Fertigstellung, möge sie nun 1903 oder später erfolgen, noch lange nicht in einem solchen Zustand sich befinden wird, daß sie für den Weltverkehr wesentlich ins Gewicht fallen kann. Der Warentransport aus dem mittleren Rußland nach Wladiwostok erfordert bei der vorläufigen Banart der Bahn, selbst dann, wenn keinerlei Störungen eintreten, etwa 50 Tage. Da aber die geringen Betriebsmittel und das mangelhafte Material sicherlich in der Regel mehr oder minder große Störungen verursachen werden, so ist im Durchschnitt mit einer Transportdauer von reichlich zwei Monaten zu rechnen. Heute fahren demnach die Oceandampfer von Hamburg nach Wladiwostok in derselben Zeit oder noch schneller als die Güterzüge von Moskau nach Wladiwostok. An eine Konkurrenz der Eisenbahn mit dem Seeweg kann daher in Anbetracht ihrer wesentlich höheren Frachtsätze in den ersten Jahren keinesfalls gedacht werden.

Etwas anders wird sich das Verhältnis freilich später gestalten, wenn nach dem endgültigen Ausbau der Bahn die Strecke von Moskau nach Wladiwostok in 20—25 Tagen befahren werden kann; aber auch dann werden die Stapelartikel unter allen Umständen den Seeweg wählen, da auf der 10 000 km langen Strecke von Rußlands Westgrenze bis zu dem fernen Hafen am Großen Ocean diese Artikel niemals auch nur annähernd so billig befördert werden können wie auf dem Wasserwege. Allerdings muß in Betracht gezogen werden, daß die Tarife für die Rückfracht aus dem Osten nach Rußland, solange der Verkehr in umgekehrter Richtung namentlich durch die Kolonisten in Anspruch genommen wird, außerordentlich niedrig bemessen werden dürften, um die Züge nicht leer zurückgehen zu lassen. Wertvolle Güter mit geringem Laderaum werden dann für den Verkehr des nördlichen Teils von Ostasien mit Mitteleuropa jedenfalls zum großen Teil auf den Bahnweg übergehen; in erster Reihe der Thee, dessen Geschmack unter dem Seetransport leidet, ferner Seide und dergl. Heute ist im Gütertransport zwischen Asien und Mitteleuropa der Landweg so gut wie unbenutzt, auch von dem Thee geht nur ein sehr geringer Bruchteil über Land.

Digitized by Google

Die Entfernung zwischen Wladiwostock oder Port Arthur einerseits und den großen Häfen der Nordsee anderseits, in denen sich der Hauptteil des europäisch-ostasiatischen Handels abwickelt, beträgt auf dem Ueberlandwege durch Sibirien rund 11000 km. Nehmen wir an, auf diesem Wege verkehrten die Güterzüge, allen notwendigen Aufenthalt eingerechnet, mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde oder 240 km im Tage, so erfordert die Zurücklegung des Weges einen Zeitraum von nicht weniger als 46 Tagen oder ungefähr die gleiche Zeit, in der die Frachtdampfer der Hamburg-Amerika-Linie oder des Lloyd die Strecke Hamburg- resp. Bremen-Shanghai zurücklegen; an Zeit würde also nichts gespart werden. Wie steht es nun mit den Frachten? Legen wir der Bahnfracht den gewiß sehr mäßigen Frachtsatz von 2 Pf. für das Tonnenkilometer zugrunde, so kostet die Tonne Frachtgut von der russischen Pacificküste bis zum Nordseehafen im günstigsten Falle 220 M. Fracht. Dagegen gehen die Seefrachtsätze unserer großen deutschen Gesellschaften für die Fahrt Bremen- resp. Hamburg-Shanghai oder Hongkong nicht über 23—33 M. für die Tonne hinaus, während nach den japanischen Häfen Yokohama und Hiogo etwa 25—35 M., nach Nagasaki etwa 35—48 M. für die Tonne gezahlt werden. Diese Ziffern lassen erkennen, daß für den Güterverkehr großen Stils nach und von Ostasien der Landweg völlig ausgeschlossen bleiben wird, von den weiteren für ihn ungünstigen Momenten völlig abgesehen. Zu diesen ungünstigen Momenten müßten beispielsweise gerechnet werden: die Notwendigkeit der mehrfachen Umladung, die mancherlei Schwierigkeiten des Bahntransportes, die sich aus dem arktischen Klima des von der Bahn durchquerten Gebietes ergeben und die erst angenommene Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 km in der Stunde schwerlich gestatten werden. Im Winter werden oft genug Schneeverwehungen, im Sommer Wasserschäden die Strecke für längere oder kürzere Perioden unpassierbar machen, zumal da die Brücken meist aus Holz leicht gebaut sind und die Hebung derartiger Hindernisse in den spärlich bevölkerten Gebieten mit großen Schwierigkeiten und Zeitverlusten verknüpft sein muß.

Aus diesen Gründen wird die sibirische Bahn, deren Bedeutung für die Erschließung Sibiriens und die Verteidigung Rußlands indes keineswegs zu unterschätzen ist, niemals zu einer großen Schlagader des internationalen Güterverkehrs werden. Für ihn bleibt das Meer die Hauptverkehrsstraße, da sie die billigste und leistungsfähigste und zudem stets gangbar ist. Wichtiger wird die neue Straße für den Personen- und Postverkehr werden, obwohl auch im Personenverkehr die minder eiligen Personen den Seeweg nach wie vor bevorzugen werden. Den Verkehr vom eigentlichen Mitteleuropa mit dem nördlichen Teile Ostasiens wird die Eisenbahn nach ihrer endgültigen Vollendung

Digitized by Google

schneller vollziehen als die Schiffahrtslinien, während für den Verkehr der westlichsten Teile Europas mit den südlicheren Teilen Ostasiens nach wie vor der Oceandampfer den Vorrang behalten wird, zumal in den sieben bis zehn Jahren, die uns noch von der Einrichtung der sibirischen Bahn für den schnelleren Durchgangsverkehr trennen, auch die Oceandampfer eine weitere Steigerung ihrer Geschwindigkeit erfahren dürften.

Schon jetzt ziehen eilige Reisende aus nordchinesischen und japanischen Häfen den Landweg unter Benutzung von Schlitten bis zur vorläufigen Endstation des sibirischen Expreßzuges vor. Für die Personenbeförderung ist außerdem die Bahn gegenwärtig hier beträchtlich billiger, als der Oceandampfer. Verkürzt wird auch auf der kanadischen Ueberlandbahn der Weg von Ostasien nach Europa, doch wird er dort nicht verbilligt. Was Deutschland anlangt, so werden unsere großen Reedereien mit einer Verminderung des Personenverkehrs rechnen müssen; dafür tritt jedoch eine Entschädigung dadurch ein, daß ein Teil des Personenverkehrs dann Deutschland selbst passieren wird, namentlich aber durch den Vorteil, daß Deutschland hinsichtlich der Post und wertvollen Güter Ostasien geschäftlich im Vergleich zum westlichen Europa näher gerückt wird.

Alles in allem scheint demnach die sibirische Bahn berufen, im internationalen Verkehr zwischen Europa und Ostasien durch Uebernahme der Beförderung der Post, der Personen und wertvollen Güter eine Rolle zu spielen. Für den Transport der Stapelartikel wird der neue Schienenweg ohne Wirkung bleiben und deshalb wird er die internationalen Handelsbeziehungen nicht tiefgreifend zu ändern vermögen. Bedeutsamer erscheint die Stellung der Bahn im russisch-sibirischen Wirtschaftsleben; sie wird das Land bevölkern und die Produktionskraft heben — ein Ziel, das unter den gegebenen Naturverhältnissen jedoch nur sehr allmählich erreicht werden kann. Weder eine sprunghafte Erhebung Sibiriens, noch eine plötzliche, tiefgreifende Wandlung des europäisch-ostasiatischen Verkehrs ist von dem neuen großen Schienenweg zu erwarten. Die sibirische Bahn wird aber im Personen- und Postverkehr Mitteleuropa und Ostasien einander näher führen und dadurch auch auf die wirtschaftlichen Beziehungen befruchtend einwirken, sie wird auch einen Teil des Güterverkehrs an sich ziehen und dem Weltmarkt neue Produktions- und Absatzgebiete erschließen, beides jedoch nur in langen Zeiträumen und vorläufig nicht in einem den Weltverkehr erheblich beeinflussenden Maße.

Digitized by Google

c) Die westasiatischen Bahnen.

Während im Norden des größten Erdteils die Ueberlandbahn von West nach Ost ihrer Vollendung entgegengeht und im Osten von Centralasien die Völker um die weitere Erschließung des Reiches der Mitte und den Vorrang bei dem Bau der Bahnen ringen, wird auch im Südwesten eine Erschließung mit den Mitteln des modernen Verkehrs angebahnt. Hier war es der deutsche Unternehmungsgeist und das deutsche Kapital, die sich die Erschließung des Landes und die Verbindung von Konstantinopel mit dem Persischen Meer zur Aufgabe gemacht haben und die trotz aller Schwierigkeiten unabläßig bemüht sind, diese Aufgabe durchzuführen. Die deutsche Anatolische Eisenbahngesellschaft ist im Jahre 1889 vom Sultan genehmigt worden und zwar zunächst auf einen Zeitraum von 99 Jahren. Ihr wurde der Ausbau folgender Eisenbahnstrecken zugestanden:

1. Von Haidar Pascha am Bosporus nach Ismid am Marmarameer [92 km]. 2. Von Ismid über Eski Schehir nach Angora [486 km]. 3. Von Eski Schehir nach Konia [445 km]. (Angora und Konia im mittleren Kleinasien.) Dazu kamen einige kleine Zweiglinien.

Die Strecke Haidar Pascha war bei der Gründung der Gesellschaft schon gebaut und wurde von der Regierung für 6 Millionen Francs angekauft, während die andern Bahnen neu gebaut wurden. In der Konzession war bereits eine Verlängerung der Angora-Bahn nach Caesarea enthalten, die jedoch inzwischen noch nicht ausgeführt worden ist. Die türkische Regierung hat der Gesellschaft während der ganzen Dauer der Konzession eine Bruttoeinnahme von 1300 Frcs. pro Jahr und Kilometer für die Strecke Haidar Pascha-Ismid und eine Bruttoeinnahme von 1500 Frcs. pro Jahr und Kilometer für die Strecke Ismid-Angora garantiert. Die Anfangslinie wurde im Jahre 1889 mit 92 km übernommen, der Bau wurde im Jahre 1896 bis auf die dreifache Länge und im Jahre 1897 auf 1023 km fortgesetzt. Die Betriebseinnahmen betrugen im ersten Jahre 777 000 Frcs., die Ausgaben 460 000 Frcs., der Regierungszuschuß 166 000 Frcs. Nach zwei Jahren hatten die Einnahmen sich nahezu verdreifacht, die Ausgaben dagegen nur verdoppelt, und der Regierungszuschuß war gleichzeitig auf rund 610 000 Frcs. gestiegen. Im Jahre 1895 betrugen die Einnahmen bereits 4 Millionen, die Ausgaben 2 Millionen, der Regierungszuschuß mehr als 5 Millionen. Im Jahre 1897 erreichten die Einnahmen eine Höhe von nahezu 11 Millionen, während die Ausgaben unter 4 Millionen blieben.

Die Strecke Ismid-Angora und Ismid-Konia bilden nur den Anfang einer großen Eisenbahnverbindung vom Bosporus zum Persischen Meere. Sie weisen

Digitized by Google

den Weg nach den gesegneten Gefilden der Euphrat- und Tigris-Thäler, nach dem einst so blühenden Gebiet des uralten Bagdad; sie weisen den Weg vom Schwarzen Meere und der ganzen Südostecke Europas nach Indien und den Gestaden der östlichen Meere; sie weisen den Weg in die Kornkammer des Orients und in die fernen politischen Winkelwinkel: einen Weg, den vor Tausenden von Jahren bereits der damalige Weltverkehr genommen, auf dem der Güteraustausch zwischen dem südöstlichen Europa und Ostindien sich bewegte.

Als die Herrlichkeit der alten Khalifen von Bagdad zu Grunde gegangen, suchten die Völker Europas, deren Kultur und Wirtschaft ihren Schwerpunkt nun nicht mehr in der südöstlichen Halbinsel, sondern mehr im Westen hatte, den Weg nach Ostindien über die westlichen Meere, und an die Stelle der Euphratstraße trat die von Vasko de Gama entdeckte Meeresstraße um das Kap der Guten Hoffnung. Und wieder dauerte es Jahrhunderte, bis ein neuer und näherer Weg an die Stelle dieses großen Umweges um ganz Afrika trat. Die Landenge zwischen Port-Said und Suez wurde durchstochen, und parallel zu der alten Straße über den Euphrat und das Persische Meer führte durch den Suezkanal und das Rote Meer eine neue Hochstraße des Weltverkehrs nach Ostindien und Ostafrika. Und heute endlich soll auch die uralte Straße wieder zu neuen Ehren kommen, soll am Euphrat und Tigris ein Teil des Weltverkehrs wiederum seinen Weg nehmen, soll der direkte Weg von dem Herzen Europas nach Indien neu gebahnt werden. Gleich einem eminenten Fingerzeige der Natur weist der einzige nicht dem Norden zuströmende Fluß, der auf deutschem Boden entspringt, hinüber nach dem Südosten und auf den Weg durch Kleinasien nach der indischen Schatzkammer. Das Donauthal und das Euphratthal bilden eine von der Natur vorgezeichnete Straße aus dem innersten Europa nach dem Indischen Ocean und den fernen Gewässern der Südsee. Diese Straße gilt es heute nun zu erschließen. Kein anderer als der spätere geniale Heerführer, der Deutschlands Armee von Sieg zu Sieg geführt, war es, der vor mehr als 60 Jahren wieder auf den alten Ueberlandweg zwischen dem Schwarzen und dem Persischen Meer aufmerksam machte und die Neubelebung der alten Heerstraße aus den Zeiten des Herodot befürwortete. Jahrzehnte hat es gedauert, bis der Plan greifbare Gestalt annahm, heute aber sehen wir eine unter deutscher Führung stehende Gesellschaft im Begriff, ihn auszuführen und durch den Bau der Bagdad-Bahn sowohl die wirtschaftlich vielverheißenden Gebiete des Euphrat- und Tigris-Thales zu erschließen, wie auch einen neuen Weg nach jenen Ländern des fernen Orients zu öffnen, die heute als Rohstofflieferanten wie auch als Abnehmer europäischer Waren von höchster Bedeutung sind.

Digitized by Google

Schon die ersten Strecken der Kleinasien erschließenden Eisenbahn haben einen erheblichen Warenverkehr hervorgerufen, an dem Deutschland um so mehr beteiligt war, als es nicht nur die beiden Bahnen selbst entstehen ließ, sondern auch zu gleicher Zeit mit der Gründung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft durch die Gründung der deutschen Levante-Linie seinen Handelsverkehr mit dem Orient zunehmend entwickelte. Die Produktionskraft der türkischen Länder harrt der Erschließung, der europäisch-asiatische Handelsverkehr einer neuen Straße und der politische Verkehr zwischen den Ländern des Atlantischen und des Mittelmeers einerseits und dem Indischen und Stillen Meer andrerseits eines neuen Weges, der neben dem Suezkanal eine selbständige Stellung behaupten kann. Zu dem Plane der Bagdad-Bahn gesellt sich der weitere Plan einer Ueberbrückung des Bosporus, dessen Durchführung allerdings zum mindesten noch in weiter Ferne steht. Aber dem in die Zukunft blickenden Auge erschließt sich die Aussicht, daß späterhin aus dem Herzen Europas die Eilzüge auf ununterbrochenen Schienenstrecken den Weg an das Persische Meer vollenden, daß einst der Reisende von Indien bis zur Nordsee auf einem Wege indischer, persischer, anatolischer und europäischer Bahnen das weite Gebiet in kürzester Zeit durchqueren kann, und daß vermittelst der Kap-Kairo-Bahn, einer Palästinalinie und der anatolischen Bahnen ein nahezu geradliniger kürzester Weg geschaffen wird zwischen Kapstadt und Petersburg.

Nach der Palästinareise des Deutschen Kaisers, an der Dr. von Siemens, der damalige Direktor der Deutschen Bank, teilnahm, erfolgte die Konzessionierung der Bagdadlinie, d. h. der Strecke von Angora bezw. Konia über Bagdad nach Bassora und dem Persischen Meer, durch den Sultan, und im Sommer des Jahres 1900 fand zwischen dem deutschen und dem ottomanischen Kaiser ein Depeschenwechsel statt, in dem die beschleunigte Tracierung der Bagdad-Bahn in Aussicht gestellt wurde. Die Gesellschaft steht, wie gesagt, unter deutscher Führung und wird zum größeren Teil mit deutschem Kapital arbeiten. Mit 40 Prozent des Grundkapitals sind allerdings die Franzosen beteiligt, die den näheren Orient lange Zeit als ihre besondere Domäne betrachteten.

Nun ist die Bagdad-Bahn aber keineswegs der einzige Eisenbahnplan im südwestlichen Asien. Das Natürliche wäre gewesen, daß von derselben Seite, die diese Bahn in Angriff und Betrieb nimmt, eine Fortsetzung an die persische Küste bis zum Anschluß an das indische Eisenbahnnetz geschaffen werden würde. Politische Gründe indes verhindern diese einfachste Linienführung. Rußland betrachtet die in Aussicht genommene Trace der Bagdad-Bahn als äußerste östliche Grenze, bis zu der fremde Interessen vordringen dürfen. Es hatte seinerseits bereits vorgearbeitet durch die Bahn nach Tiflis und Baku

Digitized by Google

am Kaspischen Meer, sowie durch die Bahn vom Ostufer des Kaspischen Meeres nach Merw und Herat. Heute steht es im Begriff, die Linien weiter nach Süden und Südwesten vorzuschieben, von Tiflis nach der persischen Hauptstadt, von dort nach der persischen Küste vorzudringen und die ganze Küste mit einer unter russischer Kontrolle stehenden Eisenbahn zu durchziehen, um auf der anderen Seite nach Norden hin den Anschluß an die afghanischen Bahnen zu gewinnen.

Noch steht die Durchführung des ganzen Eisenbahnplanes in weiter Ferne. Dr. von Siemens selbst, der Leiter des großen Bagdad-Unternehmens, hat wiederholt der Ueberzeugung Ausdruck gegeben, daß er die Durchführung des Planes nicht mehr erleben werde. Das aber steht fest, daß wir sowohl mit der Durchführung der Bagdad-Bahn wie mit dem Bau der russisch-persischen Bahn im Lauf der nächsten Jahrzehnte rechnen dürfen, und daß dieser neue Weltweg nach dem fernen Orient im 20. Jahrhundert eine bedeutende wirtschaftliche und politische Rolle zu spielen berufen ist.

Was Deutschland in den türkischen Gebieten sucht und erwartet, sind keine kriegerischen Eroberungen und keine Landerwerbungen; es sind wirtschaftliche Geschäfte, es ist die Hebung des Güteraustausches, es ist vielleicht auch, wenn auch heute noch große Schwierigkeiten im Wege stehen, die kolonisatorische Erschließung des kleinasiatischen Bodens durch deutsche Kolonisten und die Schaffung eines von dem Einfluß fremder Weltmächte möglichst freien Verbindungsweges nach dem fernen Orient. Das alte Reich der Khalifen, das Reich der Osmanen selbst wird nur den größten Vorteil aus dem neuen Wege, aus der Verkehrserschließung des einst so blühenden und heute so abgeschlossenen Landes ziehen. Freilich, wenn wir die Donau hinunterblicken, wenn wir die heutigen politischen Zustände an ihrem Mittel- und Unterlauf betrachten und wenn wir herüberblicken nach dem Wege zum fernen Orient, so drängen sich uns auch mancherlei Wünsche nationalpolitischer Art auf. Wie die Verhältnisse heute aber liegen, thun wir gut, nur an die rein wirtschaftlichen Fragen zu denken und an die politischen höchstens insofern, als uns die Bagdad-Bahn einen von fremden Großmachteinflüssen verhältnismäßig unabhängigen Nebenweg nach dem Osten neben der allgemeinen Heerstraße gewährt. Der deutschen Siedelung in ihrem Gebiet stehen, wie schon angedeutet, heute noch die größten Schwierigkeiten entgegen und es hieße vielleicht das ganze Werk gefährden, wollte man heute schon diesen Punkt in den Vordergrund rücken. —

Die Festsetzung des russischen Einflusses in Persien, die etwa um die gleiche Zeit erfolgte, wie die deutsche anatolische Eisenbahnunternehmung, bedeutet für die weltpolitische Lage in Asien natürlich eine sehr erhebliche Ver-

Digitized by Google

schiebung. Rußland sucht und findet auf diesem Wege den Anschluß an den Indischen Ocean. Schon im Jahre 1889 schloß es mit Persien ein Abkommen, wonach keiner anderen Macht als Rußland die Genehmigung zu Eisenbahnbauten in Persien erteilt werden durfte. Dieses Abkommen war zunächst nur auf 10 Jahre geschlossen, aber schon vor seinem Ablauf wurde es nicht nur erneuert, sondern es wurde auch ein neues Uebereinkommen dahin getroffen, daß Rußland eine Bahnlinie vom Süden des Kaspischen Meeres über Teheran nach Bender Abbas in Bau nehmen durfte. Bender Abbas liegt bekanntlich an dem Ausgang des Persischen Meeres der Insel Ormus gegenüber und befindet sich als verkehrsreicher Hafen der persischen Küste in neuerer Zeit in sichtlichem Aufblühen. Der russisch-persische Schienenweg wird eine Länge von etwa 1800 km haben und das Kaspische Meer mit dem Indischen Ocean verbinden. Er macht Rußland für den Verkehr mit dem Indischen Ocean unabhängig vom Bosporus und dem Suezkanal und führt die russische Macht dem Britisch-indischen Reich immer näher. Auch am Persischen Meer kommen wir auf diese Weise wieder zwischen die russische und englische Vorherrschaft, da auf der einen Seite Rußland seine Macht, wenn auch nicht offiziell, in Bender Abbas stabiliert und auf der anderen Seite England seinen Stützpunkt in Maskat gesucht hat. Um uns den Durchgang zwischen beiden in jedem Falle zu sichern, thäte uns im Persischen Meer ein besonderer Stützpunkt, eine gut ausgerüstete Kohlenstation ebenso not wie im Roten Meer. Wollen wir die Straße von Deutschland über das Euphratthal nach dem Indischen Ocean als sicheren Reserveweg neben der unter englischem Einfluß stehenden Suezstraße betrachten, so müssen wir im Persischen Meer einen solchen Stützpunkt haben, der zugleich unter Umständen erhebliche wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen könnte. Es war daher sicherlich keine bloße Phantasie, wenn gelegentlich von der Erwerbung einer Insel im Persischen Meer durch Deutschland die Rede war, und es ist nur zu bedauern, daß derartige Gerüchte bisher keine Bestätigung gefunden haben und daß vermutlich das meerbeherrschende Albion uns auch hier wieder zuvorkommt. Der Weg von der Donau über Haidar Pascha, Basra, Ormus und die Straße von Malakka nach Ostindien ist ein Weg, der in Zukunft für uns eine heute kaum geahnte Bedeutung gewinnen kann, und es genügt nicht, wenn unsere Stützpunkte an dieser Straße sich auf den einzigen Endpunkt Kiautschou beschränken. Auf dieser künftigen Hochstraße unseres orientalischen Verkehrs brauchen wir Stationen, wenn anders sie überhaupt einen dauernden und gesicherten Wert für uns gewinnen soll. Mag auch die Vollendung der Bagdad-Bahn noch in weiter Ferne stehen, so sollten wir uns doch beizeiten daran gewöhnen, unsere Augen auf diese künftige Straße zu richten und die politischen Vorgänge

Digitized by Google

zu ihren Seiten mit gespannter Aufmerksamkeit zu verfolgen. Es wird vielleicht einstmals die Zeit kommen, in der der südamerikanische Verkehr und der orientalische Verkehr auf der vorgezeichneten Strecke für uns den größten Wert haben und in unserem Wirtschaftsleben eine unersetzliche Rolle spielen werden.

Das Eine ist für uns ja schon heute sicher, daß die natürliche Fortsetzung des westasiatischen Schienenweges nicht in unsere Hand kommt. Der Anschluß an das indische Eisenbahnnetz wird, wenn überhaupt, nur durch russische Linien vermittelt werden. Aber die russisch-persische Linie hat gar nicht die Aufgabe, ein Bindeglied zwischen dem deutschen und englischen Eisenbahnnetz in West- und Südasien zu bilden, sondern sie soll vielmehr eine Scheidegrenze errichten, sie soll Europa von Centralasien absperren und eine Südwestgrenze des russischen Reiches festlegen, die von dem Kaukasus nach dem Persischen Meer reicht, Kleinasien und Arabien vorläufig hinüberschlägt zu dem europäisch-afrikanischen Gebiet, dafür aber den ganzen großen Rest des asiatischen Festlandes bis auf die fremden Gebiete im Süden und Südosten um so fester an das russische Machtgebiet anschließt. Wenn dann der Ausgang des Persischen Meeres auf der einen Seite von Rußlands, auf der anderen Seite von Englands Macht kontrolliert wird, und wenn es nicht gelingt, in Kleinasien Ansiedelungsgebiet für den deutschen Bauern zu schaffen, dann wird freilich der nationale Vorteil der deutschen Bagdad-Bahn sich auf ein sehr bescheidenes Maß reduzieren, und wir werden uns begnügen müssen mit dem kleinen Gewinn, der unserer Zahlungsbilanz aus dem Umstande erwachsen wird, daß deutsches Kapital überwiegend an dieser zum mindesten doch für den Binnenverkehr des türkischen Reiches wichtigen Linien beteiligt ist. Freilich ein unendlich kleiner Gewinn im Vergleich zu jener Bedeutung, die der Weg als Teil einer großen neutralen, aber überwiegend unter deutscher Kontrolle stehenden neuen Hochstraße des Weltverkehrs für uns bieten würde . . .

Die Beteiligung Deutschlands am Eisenbahnbau in China entspricht nicht der Stellung, die Deutschlands Flagge und Deutschlands Handel im chinesischen Verkehr einnehmen. Außer England haben Rußland und Frankreich in dieser Hinsicht einen Vorsprung. Der Deutschen Eisenbahngesellschaft, die auf Grund der Konzession vom 1. Juni 1899 unter dem Namen der Shantung-Eisenbahngesellschaft gegründet ist, hat sich die Shantung-Bergbaugesellschaft mit einem Kapital von 12 Millionen Mark angeschlossen, deren Wirkungsbereich sich zu beiden Seiten der erwähnten Bahn je 15 km breit erstrecken wird.

Digitized by Google

Eisenbahn- und Bergbau in Shantung sind in ihrem Gedeihen gegenseitig von einander abhängig. In beiden Anlagen zusammen arbeitet ein deutsches Kapital von 66 Millionen Mark. Bringt es die erhofften Früchte und hat namentlich die Ausnutzung der Shantung-Kohle den erwünschten Erfolg, so wird auch die deutsche Handelsschiffahrt in den ostasiatischen Gewässern nicht nur eine weitere Steigerung erfahren, sondern es wird auch durch die eigenen Kohlenlager der Vorsprung gegenüber den andern Nationen außer der britischen verstärkt und der Wettbewerb mit den britischen Kauffahrern erleichtert und zugleich neben der Handelsflotte auch der Kriegsflotte ein durch die reichen Kohlenvorräte besonders wertvoller Stützpunkt gegeben. Ob und in welcher Weise Deutschland Anteil an der Verkehrserschließung des chinesischen Reiches nach Wiederherstellung der Ruhe und Ordnung sich erweitern wird, entzieht sich heute noch der Beurteilung.

Digitized by Google

Der deutsche Handelsverkehr in der Straße von Malakka.

Gehört schon der Seeweg von Westeuropa nach Ostasien an sich zu den bedeutendsten Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs, so ist diese Bedeutung in ganz besonderem Maße jenen verschiedenen Meeresstraßen beizumessen, die zu diesem Wege gehören und in denen sich der Verkehr konzentriert. Es sind dies die Straße von Gibraltar, sodann und vor allen Dingen die künstliche Meeresstraße des Suezkanals, weiter die Straße von Aden und die von Malakka.

Durch die Straße von Malakka flutet der gewaltige, von Jahr zu Jahr sich steigernde Seeverkehr zwischen Europa und Ostasien, der überwiegende Teil des Handels zwischen den Ländern des Atlantischen und Indischen und jenen des Großen Oceans. Die langgestreckte Halbinsel, an der sie vorbeiführt, bildet eine Scheide zwischen zwei Weltmeeren, und an ihrer Spitze, in Singapore, entwickelt sich ein Schiffsverkehr, doppelt so groß wie der von Bremen und größer selbst als derjenige New Yorks. Die Flaggen aller Länder sind an diesem Handel beteiligt, voran die britische, der in weitem Abstand die deutsche folgt. Seitdem Deutschland in der Südsee einen Kolonialbesitz gewonnen und erweitert hat, und seitdem es auch an der chinesischen Küste festen Fuß gefaßt, ist sein Handel in jener Straße nach dem fernen Osten in beständigem Wachsen begriffen, hat die deutsche Flagge auch dort eine geachtete Stelle unter den führenden Welthandelsländern eingenommen. Unter deutscher Flagge vollzieht sich ein Fünftel des Seeverkehrs in Hongkong, deutsche Schiffe haben sich angeschickt, mit den bisher allein vorhandenen englischen in Wettbewerb zu treten, eine deutsche Gesellschaft hat unlängst einen wesentlichen Teil des Nahverkehrs zwischen Singapore und den ostasiatischen Küstenplätzen in die Hand genommen. Auf Schritt und Tritt sehen wir eine Ausdehnung der deutschen Handels- und Schiffahrtsinteressen jenseits der Straßen von Malakka und damit zugleich naturgemäß auch in dieser Straße selbst, durch die der Verkehr von und nach Deutschland seinen Weg nimmt.

Digitized by Google

Zu den ausgedehnten Interessen des Handelsverkehrs gesellen sich solche politischer Art. Alle großen Mächte werden auch in Zukunft in den ostasiatischen Gewässern stark gerüstet bleiben; dazu kommt für Deutschland die militärische Verbindung mit seinen alten und neuen Südseeinseln. In ernsten Zeiten muß es schmerzlich empfunden werden, daß auf dem weiten Wege auch nicht eine selbständige Kohlenstation uns als Stützpunkt dient, und fast scheint es, als wäre es heute bereits zu spät, einen derartigen Haltepunkt zu gewinnen. Schon oft ist darauf hingewiesen worden, wie dringend erwünscht das Vorhandensein unabhängiger Stützpunkte auf dem weiten Wege, wie wertvoll insbesondere eine Kohlenstation an der Straße von Malakka wäre. Das Wo? aber war und blieb eine Frage, die noch heute ungelöst ist, obwohl sie wenigstens für einen Augenblick der Lösung nahe gewesen; ein unseliger Kolonialstreit aber ist dazwischen getreten, und wenn die streitenden Parteien ihren Kampf ausgefochten haben werden, dann wird wohl wieder einmal von anderer Seite ein tertius gaudens das fragliche Land für sich mit Beschlag belegt haben.

An der der Straße von Malakka ist auf der einen Seite Sumatra in holländischem, auf der anderen die Halbinsel Malakka selbst überwiegend in englischem Besitz. Für eine Kolonialgesellschaft, die einen von keiner europäischen Macht abhängigen Boden gewinnen will, bleibt nur wenig Auswahl. Die zwischen dem 6. und 10. Grad nördlicher Breite gelegenen malaiischen Staaten sind indessen noch selbstständig, wenigstens gegenüber den europäischen Mächten; sie stehen nur in einem losen Abhängigkeitsverhältnis vom Königreich Siam, in ihnen befinden sich siamesische Regierungskommissare, deren wesentliche Aufgabe die Abführung der Abgaben nach Bangkok ist. Sonst aber haben die Rajahs ihr volles Verfügungsrecht über ihren Besitz. Die Fürsten, welche den Willen haben, ihre kleinen Staaten zu erschließen, klagen den Fremden, daß ihnen kein Geld bleibe, Weg und Steg und Brücken anzulegen, während in Bangkok dafür Pagoden und Quais am Menam gebaut würden. Der Erwerbung von Landbesitz von den Rajahs unter günstigen Bedingungen in den erwähnten Distrikten würden sich daher keine besonderen Schwierigkeiten in die Wege stellen, denn die Sultanate sind eifrig bestrebt, die Hilfsquellen ihres Landes zu entwickeln und aufgeklärt genug, die ihnen daraus erwachsenden materiellen Vorteile zu übersehen. Zu einem dieser Sultanate gehört nun in dem Gebiete zwischem dem 7. und 8. Grad nördlicher Breite eine Inselgruppe, die mit dem Festlande eine gegen den gefährlichen Südwest-Monsum geschützte Bucht von völlig zureichender Tiefe und Ausdehnung bildet, um der großen Schiffahrt eine gute Zufluchtsstätte zu gewähren. Diese Inselgruppe, Pulo Lantar, bisher völlig unbeachtet, ist von einem ehemaligen Offizier der deutschen

Digitized by Google

Marine, Kapitänleutnant Rust, erst als für Schiffahrten und Pflanzungszwecke brauchbare Gegend entdeckt worden, und der Genannte faßte alsbald den Plan, die vielversprechenden Eilande für eine deutsche Plantagengesellschaft zu erwerben. Ueber die wirtschaftlichen Aussichten schreibt F. Rust in einer Flugschrift:

„Es ist zuvörderst die Zinngewinnung zu nennen; England ist bereits jetzt, da Cornwall nicht mehr den Bedarf deckt, mit seinem Zinnmarkt auf die malaiische Halbinsel vornehmlich angewiesen. Die Förderung des Zinns auf der Westseite des Gebirgszugs, der das Rückgrat der Halbinsel bildet, nimmt schnell an Umfang zu. Bisher sind meist nur die alluvialen Ablagerungen in den Flüssen und an den Abhängen der Höhenzüge ausgewaschen worden; die eigentlichen Minen im Innern sind aber noch nicht aufgedeckt und in Arbeit genommen worden. An Arbeitern, die eine zunehmende Einwanderung von China liefert, fehlt es nicht, und die Kommunikationen nach der Küste sind kurze und durch die Flußläufe gegebene.

Wertvolle tropische Nutzpflanzen gedeihen in Menge und die Jungles liefern noch durch bloßes Einsammeln der Eingeborenen guten Gummi; vor allem aber ist die malaiische Halbinsel das Pfefferland par excellence: und doch ist das Klima der europäischen Konstitution nicht so schädlich, wie man bisher geglaubt hatte. Es ist noch nicht lange her, daß Malakka als halb Malaria-Sumpf, halb von wilden Tieren bewohnter Jungle angesehen wurde. Im Jahre 1880 war die Halbinsel noch so wenig erforscht, daß die Karten zum Teil nur die Küstenlinien aufwiesen. Heute betrachten die Engländer die Straits Settlements als eine ihrer einträglichsten Besitzungen im Osten, deren Handel und Wichtigkeit in stetem Wachstum begriffen ist, als eine junge Kolonie, die ein großes Feld für Unternehmungen bietet."

Bietet demnach das Land schon privatwirtschaftlich für eine Kolonialgesellschaft gute Aussichten, so würde der Wert der Siedelung im allgemeinen deutschen Schiffahrtsinteresse ganz bedeutend gesteigert werden durch die Anlage einer Kohlenstation und das Vorhandensein einer großen und sicheren Bucht von genügender Tiefe. Es war daher ein in jeder Hinsicht glücklicher Gedanke, die Inseln für eine Plantagengesellschaft deutscher Kolonialunternehmer zu sichern, um so mehr, als ihr Wert im Falle einer Durchstechung der Halbinsel durch den lange geplanten Malakka-Kanal noch wesentlich vermehrt worden wäre.

Die Angelegenheit ist durch einen privaten Kolonialkonflikt vorzeitig der Oeffentlichkeit unterbreitet worden und dadurch vermutlich einer befriedigenden Lösung für immer entzogen. Der Wunsch, die Siedelung einer deutschen Kolonialgesellschaft an der Straße von Malakka, und zwar an einem für die

Digitized by Google

Schiffahrt wertvollen Punkte zu sehen, wird dadurch in weite Ferne gerückt, wenn nicht gar ein für allemal vereitelt. Die deutschen Interessen in der Südsee und den ostasiatischen Gewässern steigen von Jahr zu Jahr; die Küste Ostasiens ist zum Schauplatz weltgeschichtlicher Entscheidungen geworden, die deutsche Handelsschiffahrt durch die Straße von Malakka und in den jenseitigen Meeren gewinnt zusehends an Bedeutung; der selbständige Nachrichtendienst nach dem fernen Osten erweist sich als immer notwendiger; für all' diese Interessen und Erfordernisse aber fehlt ein sicherer, eigener Stützpunkt auf dem weiten Wege, ein Mangel, der alle unsere wirtschaftlichen und politischen Unternehmungen in den östlichen Meeren unsicher macht. Der oben dargelegte Plan einer Abhülfe muß wohl im Augenblick seiner Veröffentlichung als gescheitert betrachtet werden und die deutschen Schiffahrtsinteressen in der Straße von Malakka, die gleichlaufend sind mit unseren Gesamtinteressen in der Südsee und den ostasiatischen Meeren, müssen auch in Zukunft eines eigenen Stützpunktes entbehren. Die thatkräftige Initiative der deutschen Reedereien und großen Handelshäuser wird sich dadurch freilich auch in Zukunft nicht verkümmern lassen und die weitere Entfaltung der deutschen Handelsflagge auf jener hochbedeutenden Straße des Weltverkehrs nicht verhindert werden, ihre Sicherung aber liegt allein in der Aufrechterhaltung des Friedens und der allgemeinen Achtung, die das gerüstete Deutschland behauptet.

Digitized by Google

Deutschland in den ostasiatischen Gewässern.

Das Hauptziel jenes Verkehrs, der sich durch die in den letzten Abschnitten behandelten Straßen bewegt, bilden die Hafenorte an den asiatischen Meeren, in erster Linie die Handelsmittelpunkte des großen chinesischen Reiches. Unter den europäischen Nationen, die am Handelsverkehr in den chinesischen Häfen beteiligt sind, stehen bei weitem an erster Stelle die Briten. Unter britischer Flagge ging im Jahre 1898 mehr als die Hälfte vom Gesamtwert der in jenen Häfen aus- und einlaufenden Ladung, während chinesische Schiffe selbst nur ein Drittel dieser Ladung (dem Werte nach) beförderten. Von außereuropäischen Staaten waren ferner noch Japan mit 3 und die Vereinigten Staaten mit $^1/_2$ Prozent des Gesamthandels, sowie mit einem ganz geringen Bruchteil auch Korea beteiligt. Demnach führten europäische Schiffe rund 62 Prozent vom Gesamtwert der in den Häfen Chinas verkehrenden Ladung, und nach Abzug der britischen Schiffe bleibt für die übrigen europäischen Nationen kaum noch ein Zehntel des Gesamthandels. Von diesem Reste aber fahren mehr als 55 Prozent unter deutscher Flagge; es ist das etwa der elfte Teil des ganzen durch europäische Schiffe (einschließlich der britischen) bewirkten Handelsverkehrs in China. Demnach haben die deutschen Kauffahrer unter den in jenen Gewässern verkehrenden Europäern die zweite Stelle erobert und erst in beträchtlichem Abstande folgen ihnen die Franzosen mit kaum 2 und Schweden-Norwegen mit 1,2 Prozent des Gesamtverkehrs. Daneben kommen die dänischen, österreichischen und niederländischen und selbst die russischen Schiffe kaum in Betracht, da sie alle zusammen nur 1,1 Prozent vom Gesamtwert der Ladung führen. Uebrigens zeichnet sich Deutschland auch durch die Größe seiner in den ostasiatischen Gewässern verkehrenden Handelsschiffe aus.

Auch im Küstenverkehr zwischen chinesischen Häfen nimmt die deutsche Flagge einen bevorzugten Platz ein; so machten im Jahre 1897—1898 deutsche Schiffe im Verkehr chinesischer Häfen untereinander 1091 Seereisen mit mehr als einer Million Registertonnen. Dazu kam der sonstige Nahverkehr in den ostasiatischen Gewässern, und zwar 380 Seereisen zwischen

Digitized by Google

Ostindien und China, 326 zwischen Japan und China, 105 zwischen dem asiatischen Rußland und Korea, sowie endlich 134 Fahrten im Küstenverkehr zwischen japanischen Häfen. Alles in allem ergiebt das 2036 Seereisen mi 1,34 Millionen Registertonnen, die von deutschen Schiffen in einem Jahre zwischen ostasiatischen Häfen ausgeführt sind — ungerechnet den Verkehr zwischen Europa, Afrika, Westindien ꝛc. und Ostasien.

Die deutsche Ausfuhr nach den Häfen der ostasiatischen Küste läßt sich aus der deutschen Handelsstatistik nicht vollkommen ermessen. Ein Teil der deutschen Waren geht über die holländischen, belgischen, französischen und italienischen, sowie über die englischen Häfen und kommt als Ausfuhr nach diesen Ländern in der Statistik zur Verzeichnung, während sie thatsächlich einen viel weiteren Weg nehmen. Dies gilt insbesondere für die nach Ostasien gehenden deutschen Waren, zumal auch die deutschen Reichspostdampferlinien dorthin Antwerpen, Rotterdam und zum Teil Genua berühren und hier einen Teil der deutschen Ausfuhr aufnehmen. Nach der deutschen Handelsstatistik belief sich im Jahre 1899 die deutsche Ausfuhr nach China auf 50,6 Millionen Mark, nach Japan auf 40,9, nach Niederländisch-Indien auf 19,5 und nach den Philippinen auf 2,7 Millionen Mark. Dazu kommt die Ausfuhr nach den russischen Häfen an der ostasiatischen Küste. In der Einfuhr fungierten im Jahre 1899 Niederländisch-Indien mit 62,4, China mit 29,0, Japan mit 16,5 Millionen Mark.

Was insbesondere China anlangt, so hat sich unsere Ausfuhr dorthin seit Beginn der achtziger Jahre dem Gewicht nach mehr als versechsfacht, dem Werte nach verfünffacht. Noch weit stärker allerdings ist unsere Einfuhr aus China gestiegen. Der Gesamthandel hat sich seit dem Beginn der achtziger Jahre sowohl dem Gewicht wie dem Werte nach ungefähr verachtfacht. Obwohl unsere Einfuhr aus China eine so starke Zunahme erfahren hat, ist sie mit Ausnahme des Jahres 1897 dem Werte nach stets geringer gewesen als unsere Ausfuhr dorthin. China gehört also zu den Ländern, denen gegenüber wir eine aktive Handelsbilanz zu verzeichnen haben. Im allgemeinen zeigt die Handelsstatistik eine dauernde Zunahme im Verkehr mit China. Für die einzelnen Jahre ergeben sich allerdings bisweilen erhebliche Schwankungen, die aber im Handel mit allen Ländern vorkommen und teils auf jeweilige politische Zustände, teils auf den Ausfall der Ernten zurückzuführen sind. Gerade die Hauptartikel der deutschen Ausfuhr nach China waren in den letzten Jahren starken Schwankungen ausgesetzt. Am wichtigsten sind die Eisenwaren und zwar sowohl die gröberen Eisenwaren: Maschinen, Fahrzeuge und Instrumente, wie feine Eisenwaren. Einen hervorragenden Platz nehmen daneben in der deutschen Ausfuhr die Farben ein, weiter Tuch- und Zeugwaren, Posa-

Digitized by Google

mentierwaren, Kupfer, Patronen und Bier. Die Ausfuhr dieser sämtlichen Artikel überstieg im Jahre 1898 je eine Million Mark. Die deutsche Einfuhr aus China besteht in erster Linie aus ungemünztem Gold, ferner aus Bettfedern, Thee, Rindshäuten, Galläpfeln, Borsten, Kampfer, Rohseide und Strohbändern. Im einzelnen ist das Warenverzeichnis der deutschen Ausfuhr nach China außerordentlich vielseitig, eine Vielseitigkeit, die erhoffen läßt, daß Deutsche auch an einem späteren Aufschwung des chinesischen Wirtschaftslebens in mannigfaltigster Weise Beteiligung finden werden.

An der Schiffahrt ist Deutschland in dem Haupthafen, Hongkong, mit 17 Prozent der Schiffe, 18 Prozent der Registertonnen und 22 Prozent der Fahrten beteiligt. Die deutsche Flagge steht damit freilich weit zurück hinter der englischen, auf die ungefähr die Hälfte des Gesamtverkehrs entfällt, aber immerhin doch an zweiter Stelle und läßt die andern weit hinter sich. Was die Zahl der Fahrten und die Tonnage anlangt, so kommt die deutsche Schiffahrt der aller anderen Staaten, mit Ausnahme der britischen und japanischen, zusammengenommen gleich. Die Stellung war früher verhältnismäßig noch günstiger, hat sich jetzt aber etwas zu Gunsten der Vereinigten Staaten verschoben, nachdem infolge der Gewinnung der Philippinen die Unionsflagge häufiger in den nächstgelegenen Hafen der chinesischen Küste kommt. Neuerdings ist jedoch unsere Schiffahrt in den ostasiatischen Gewässern derartig im Steigen begriffen, daß wir diese Verschiebung in kürzester Zeit wieder eingeholt haben dürften. Die Reichspostdampfer haben seit dem 1. Oktober 1899 ihre Fahrten nach Ostasien verdoppelt. Ferner wurde die alte Kingsin-Linie durch eine gemeinsame Frachtdampferlinie des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie ersetzt, die im Jahre 1899 von Bremen und Hamburg aus 232 000 Tonnen verfrachtete. Sodann hat die in den ostasiatischen Gewässern bewährte deutsche Reederei Jebsen eine regelmäßige Dampferfahrt zwischen Shanghai, Kiautschou, Tschifu und Tientsin im Anschluß an unsere Reichspostdampfer mit Unterstützung der Reichspostverwaltung eingerichtet.

Besonderes Aufsehen erregte im vorigen Jahre der Ankauf zweier ostasiatischer Dampfergesellschaften, der sog. Holt-Linie und der Scottish oriental steamship company durch den Norddeutschen Lloyd, wodurch der wertvolle Lokalhandel zwischen Hongkong und Singapore in deutsche Hände übergegangen ist. Es handelt sich dabei unter anderem um den bedeutenden Reistransport aus Siam nach dem südlichen China, wie überhaupt um wichtige Teile des siamesischen Handels. Die schon vorher erhebliche Ausdehnung des deutschen Anteils an der Küstenschiffahrt in den ostasiatischen Gewässern ist dadurch noch wesentlich gesteigert worden. Diese Küstenschiffahrt wird von den größten deutschen Reedereien in ausgedehntem Maße zwischen Singapore,

Digitized by Google

Saigun, Hongkong, Shanghai, Kiautschou und den japanischen Häfen bewirkt. Zweiglinien erstrecken sich auch hinauf nach den russischen Häfen Wladiwostok und Nikolajewsk. Der Anteil der deutschen Flagge an dem Verkehr der holländischen Inseln in Ostindien hat neuerdings wieder eine weitere Belebung erfahren. Zwischen der Deutsch-Australischen Dampfschiffsgesellschaft und den holländischen, nach Java fahrenden Dampferlinien ist ein Vertrag abgeschlossen worden, der den Heimfrachtenverkehr von Niederländisch-Indien regelt und der Hamburger Reederei einen guten Anteil an dem Verkehr sichert. Es ist damit der seit Frühjahr 1900 ausgefochtene Frachtenkampf in jenen Gebieten beendet; die Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft darf nunmehr einer gedeihlichen Entwickelung ihrer Linien von Niederländisch-Indien nach Hamburg entgegensehen.

Das Verhältnis der deutschen Flagge zur englischen im Verkehr von Hongkong verschiebt sich durch den Uebergang der oben genannten Linien in deutschen Besitz erheblich zu unseren Gunsten. Schon vor dem Ende des chinesisch-japanischen Krieges im Jahre 1898 war eine nennenswerte Verschiebung zu Gunsten Deutschlands gegenüber England eingetreten. Im Jahre 1898 verkehrten in Hongkong 239 englische Schiffe in 1805 Fahrten mit 2,6 Millionen Registertonnen, und 97 deutsche Schiffe in 746 Fahrten mit 0,9 Millionen Registertonnen. Der deutsche Anteil hat im Jahre 1896 nur 26 Prozent des englischen (nach der Schiffszahl) betragen, war im Jahre 1898 aber schon auf 40 Prozent gestiegen. Die Reichspostdampferlinie beförderte in Hongkong während der letzten drei Jahre auf der Ausreise Waren im Gewicht von 6 bis 7 Millionen Kilogramm und etwa 5 Millionen Mark Wert und auf der Heimreise Waren von $2^1/_4$ bis über 3 Millionen Kilogramm mit $4^1/_2$ bis 7 Millionen Mark Wert. Gegenüber dem Anfang der neunziger Jahre war durchgehends eine erhebliche Steigerung zu konstatieren. Die Reichspostdampfer vermittelten nun aber nur einen kleinen Teil des deutschen Gesamtverkehrs nach Ostasien. Die gemeinsame Frachtdampferlinie des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie beförderte den fünf- bis sechsfachen Betrag. Auch die RickmersLinie hat einen teilweise größeren Verkehr als die Reichspostdampferlinie. Welche Stellung der deutsche Handel in Hongkong in Wahrheit einnimmt, geht am besten daraus hervor, daß die deutsche Kaufmannschaft sich zur englischen wie 3:4 verhält.

Die Flotte des Norddeutschen Lloyd in der ostasiatischen Küstenschifffahrt beläuft sich bereits auf die außerordentlich stattliche Zahl von rund 40 Dampfern. Die älteste Hauptlinie des Lloyd mit Anschluß an die Reichspostdampferlinie ist die von Singapore nach Neu-Guinea, die jetzt bis Sidney ausgedehnt ist und dreiwöchentlichen Verkehr erhalten hat. Eine zwölfwöchent-

Digitized by Google

liche Zweiglinie führt von Hongkong über die Marianen und Neu Guinea nach Sidney. Auch nach Sumatra läßt der Norddeutsche Lloyd jetzt zwei Dampfer von Singapore und von Penang regelmäßig den Anschluß an die Hauptdampferlinien vermitteln. Dazu kommt eine Linie Singapore-Bangkok, ferner Singapore-Borneo, Hongkong-Bangkok, Hongkong-Hankou, sämtlich vom Norddeutschen Lloyd. Die Firma Jebsen unterhält eine Anschlußlinie zwischen Shanghai, Kiautschou, Tschifu und Tientsin, sowie eine Linie von Hongkong nach Französisch-Tonkin und kleineren chinesischen Häfen. Sie hat gegenwärtig 14 Dampfer auf diesen Linien in Betrieb. Endlich ist erhebliches deutsches Kapital an zwei weiteren Küstenlinien der ostasiatischen Fahrten beteiligt.

Die Frachtdampferlinien nach Ostasien verfügten über 15 Schiffe von mehr als 50 000 Registertonnen. Sie beförderten im Jahre 1899 über 415 000 Tonnen Fracht.

Auch der Personenverkehr nach Ostasien hat sich auf den deutschen Linien stark entwickelt. So beförderte die Reichspostdampferlinie in den Jahren 1897/98 je über 10 000 Personen nach bezw. von Ostasien. Die Linie verkehrt seit dem Jahre 1885, wo sie durch eine Reichssubvention von 4 Millionen Mark geschaffen wurde. Im Jahre 1898 wurde unter Erhöhung der Subvention ein vierzehntägiger Verkehr nach China und Japan geschaffen. Die Linie erweist sich heute als außerordentlich rentabel bei in engen Grenzen gehaltener Subventionierung. Während das Deutsche Reich nur 5,3 Mark für die zurückgelegte Seemeile zahlt, beziffert sich die englische Subvention auf 5,9, die französische auf 8,3 Mark. Ursprünglich war die Linie vom Norddeutschen Lloyd eingerichtet: jetzt wird sie seit der Verdoppelung der Fahrten gemeinsam von dem Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie betrieben. Zu den Schiffen dieser deutschen Linien gehören die größten Kauffahrteischiffe, die bisher den Suezkanal durchfahren haben. An der Spitze steht der im vorigen Jahre fertig gestellte Reichspostdampfer Kiautschou der Hamburg-Amerika-Linie, der bei 160 Meter Länge, 18 Meter Breite und 11,6 Meter Tiefe 11 150 Tonnen faßt und eine Geschwindigkeit von $16^1/_2$ Knoten gegenüber den bisherigen 14 Knoten entwickeln wird. Zwei weitere, noch größere Schiffe für dieselbe Linie befinden sich in Hamburg im Bau. Für welchen Verkehr die 14tägige Linie heute bereits berechnet werden kann, läßt sich daraus ersehen, daß dieser Dampfer Raum für 327 Reisende erster Klasse, über 100 Reisende zweiter und 80 Passagiere dritter Klasse bietet.

In dem zweiten großen chinesischen Hafen, Shanghai, ist der deutsche Verkehr um so wichtiger, als er sich hier nicht auf den Seeverkehr beschränkt, sondern auch in der Flußschiffahrt neuerdings eine führende Stellung zu gewinnen sucht. Schon früher hat die deutsche Flagge auf dem Jangtse geweht,

Digitized by Google

und nachdem sie eine Zeit lang fast ganz aus dem Verkehr verschwunden war, soll sie jetzt wieder in regelmäßigen Fahrten auf ihm erscheinen. Zwei deutsche Firmen haben mit je drei Dampfern die Konkurrenz mit den großen englisch-chinesischen Gesellschaften aufgenommen, die bisher auf diesem Riesenstrom das Schiffahrtsmonopol hatten. Den Hauptanteil an dem neuen Unternehmen hat die Reederei Rickmers.

Der Jangtse bildet die Hauptverkehrsader des Chinesischen Reiches. Viele Hunderte von Dschunken verkehren täglich auf ihm, und auch die Zahl der ihn befahrenden modernen Schiffe nimmt unausgesetzt zu. Der mächtige Strom, der dem Meere in einer Minute mehr als 40 Millionen Kubikfuß Wasser zuführt, hat eine Gesamtlänge von 800 deutschen Meilen und erweitert sich an der Mündung zu einem Meeresarm von 10 Meilen Breite. Der Unterlauf bietet der Schiffahrt bis auf zeitweise gefährlich werdende Sandbänke keine Schwierigkeiten. Auf dem fahrbaren Teil des Oberlaufs dagegen sind vielfach Stromschnellen zu überwinden, die nur bei einer Fahrgeschwindigkeit von mindestens 12—14 Meilen in der Stunde genommen werden können. Auf dem Unterlauf wurde der Hauptverkehr zwischen Shanghai und Hankau bisher von sechs Gesellschaften aufrecht erhalten, und zwar von vier englischen, einer chinesischen und einer japanischen. Ihre Dampfer hatten eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 10 Knoten und eine Tragfähigkeit von 400 bis 2000 Tonnen. Auf dem Mittellauf unterhalten je eine englische, chinesische und japanische Gesellschaft je einen Dampfer von 700—1000 Tonnen und 10—12 Knoten Geschwindigkeit. Der Verkehr auf dem oberen Jangtse, soweit er noch schiffbar ist, wird bisher nur durch die schwerfälligen chinesischen Dschunken vermittelt, die namentlich in der Zeit vom Dezember bis zum März verkehren, weil dann die Strömung am geringsten ist. Auch diese Schiffahrt hat noch einen bedeutenden Umfang. Die Tonnenzahl der auf dem Jangtse überhaupt jährlich verkehrenden Schiffe wird auf etwa 12 Millionen veranschlagt; dreiviertel davon entfielen bisher auf englische Fahrzeuge, weitere zwei Millionen auf chinesische und der Rest auf deutsche, norwegische und japanische.

Das den Eingang zum Jangtse beherrschende Shanghai ist einer der mächtigsten Hafenplätze der Erde, dessen Handel sich fortgesetzt weiter entwickelt und der in Zukunft eine immer noch bedeutendere Rolle zu gewinnen berufen ist. Shanghai, eine Stadt von einer Million Einwohnern, birgt nahezu 10 000 Ausländer. Sein Außenhandel beziffert sich auf mehr als eine Milliarde jährlich. Der für größere Dampfer schiffbare Unterlauf des Jangtse reicht über 600 Seemeilen von Shanghai hinauf bis Hankau. Auch Hankau bildet einen Handelsplatz ersten Ranges und hat seine Bedeutung namentlich

Digitized by Google

als Hauptvermittelungspunkt der Theeausfuhr. Auch hier bleibt die Einwohnerzahl nicht weit hinter einer Million zurück und die Zahl der Fremden beziffert sich immerhin schon auf 500. Deutschland besitzt in Hankau seit neuerer Zeit einen Berufskonsul und ein nicht unbedeutendes Gebiet für deutsche Niederlassungen. Für den Verkehr auf dem unteren Jangtse haben, wie schon erwähnt, die deutschen Reedereien Rickmers und Melchers eine Anzahl neuer Dampfer in Dienst gestellt. Auch auf dem oberen Lauf in dem gefährlichen Stromschnellengebiet scheut der deutsche Unternehmungsgeist nicht mehr den Versuch mit Dampfern, die eine Geschwindigkeit von 15 Knoten erhalten haben. Die beiden genannten Firmen lassen zusammen 10 Dampfer fahren, die eine Wasserverdrängung von 15 000 Tonnen haben.

Mit der Ausdehnung der deutschen Schiffahrt auf dem Jangtse wird es auch notwendig, neben der Handelsflagge die deutsche Kriegsflagge auf allen fahrbaren Teilen des Stromes zu zeigen. Die deutschen Kanonenboote vom Typ des Iltis kommen für den Dienst auf dem Jangtse nur bis Hankau in Frage. Da die Schiffahrt im weiteren Lauf des Stromes viel durch die chinesischen Flußpiraten gestört wird, wäre es dringend erforderlich, in dem ganzen Schiffahrtsgebiet des Jangtse und seiner fahrbaren Nebenflüsse den Schutz der deutschen Schiffahrt durch kleine, ganz flach gehende, aber mit starken Maschinen ausgerüstete Kanonenboote zu gewährleisten. Der Bau des ersten dieser Kriegsfahrzeuge soll mit den Mitteln durchgeführt werden, die von den rührigen und opferfreudigen deutschen Flottenvereinen im Auslande für die deutsche Seewehr aufgebracht worden sind.

Der Handel von Shanghai beläuft sich auf fast ein Drittel des Gesamtwertes der Aus- und Einfuhr in allen chinesischen Vertragshäfen zusammen. Die sämtlichen Jangtse-Häfen verzeichnen weit über die Hälfte des ganzen Küstenhandels von China. Der Handel von Hankau hat sich in den letzten 10 Jahren nahezu verdoppelt. Gerade hier nimmt der deutsche Handel eine führende Rolle ein und hat sogar dem englischen gegenüber einen bedeutenden Vorsprung gewonnen. Die große Ausfuhr von Häuten, Fellen, Pelzen, Borsten, Talg, Moschus, Rhabarber u. s. w. und die Einfuhr von Maschinen liegen fast ganz in deutschen Händen. Der Theehandel allerdings wird vornehmlich von Russen betrieben.

Infolge des Umstandes, daß der internationale Nachrichtendienst größtenteils von England beherrscht wird, war es gelungen, in der Welt den Glauben hervorzurufen, daß das Jangtse-Gebiet eine englische Interessensphäre sei. Diese Darstellung widerspricht durchaus den thatsächlichen Zuständen. Die deutsche Schiffahrt hat überhaupt erst den Oberlauf des großen Stromes und damit die westchinesischen Provinzen, die als Absatzgebiet noch ziemlich jungfräulicher

Digitized by Google

Boden sind, dem deutschen Handel zugänglich gemacht und diesen Teil Chinas erschlossen. Das Jangtse-Gebiet ist das wirtschaftlich aussichtsreichste und für den internationalen Handelsverkehr wichtigste, und da Deutschlands Handel und Schiffahrt es verstanden haben, hier einen hervorragenden Platz zu gewinnen, so war es ausgeschlossen, dieses Gebiet als englische Interessensphäre anzuerkennen. Im Jangtse-Becken liegt die große Zukunft des fremden und namentlich des deutschen Handels. Deutsches Kapital von 20—25 Millionen Mark arbeitete in den Unternehmungen in diesem Stromgebiet. Die Lieferungen an die chinesischen Behörden liegen zum großen Teil in deutschen Händen. Der durch deutsche Kaufleute besorgte Warenumsatz wird auf über 800 Millionen Mark geschätzt. In einzelnen der Vertragshäfen dieses großen Stromes haben die deutschen Handelshäuser ein ausgesprochenes Uebergewicht. Auch die Engländer haben in ihren Konsulatsberichten die vorherrschende Stellung der Deutschen in Hankau, diesem zwar 1000 km vom Meere entfernten, aber doch noch mit Oceandampfern zu erreichenden „Chicago des Ostens", anerkannt.

Der deutsche Dampferverkehr auf dem Jangtse, der übrigens unter hervorragender Beteiligung des Norddeutschen Lloyd betrieben wird, besteht nunmehr seit mehr als einem Jahre und wird, trotzdem die Stromschnellen bereits ihre Opfer gefordert haben, kräftig weiter entwickelt.

Dem großen Umfang der deutschen Interessen in dem wichtigsten Stromgebiet des Chinesischen Reiches entsprach es, daß der Mär von der englischen Interessensphäre endlich einmal ein Ende gemacht wurde und in dem deutsch-englischen Jangtse-Abkommen der Grundsatz der „offenen Thür" für den Handel beider Staaten festgelegt wurde. Unter keinen Umständen hätte Deutschland ein ausschlaggebendes politisches Uebergewicht und eine Sonderstellung Englands in diesem Gebiete anerkennen können. Es mußte im Gegenteil, falls die Aufteilung Chinas fortschreiten sollte, seine Hand auf einen wesentlichen Teil dieses Gebietes legen. Wenn es aber, wie wir glauben, bei der offenen Thür bleibt, so muß Deutschland seine Handelsinteressen durch die Errichtung neuer Konsulate auch in den stromaufwärts gelegenen Hafenstädten und durch die regelmäßige Entfaltung der deutschen Kriegsflagge auf dem Strom sichern. Haben wir unseren eigenen Stützpunkt an der chinesischen Küste auch in Kiautschou, so dürfen wir darüber doch die Handelsinteressen in dem wichtigsten Verkehrs- und Wirtschaftsgebiet des großen Reiches keinen Augenblick vernachlässigen. Es erschließen sich hier im Gegenteil angesichts der Stellung, die wir bereits gewonnen haben, die besten Aussichten für die Zeit, in der China dem internationalen Handel noch mehr erschlossen und noch weiter in das Weltwirtschaftsgetriebe hineingezogen sein wird.

Digitized by Google

In unserer besonderen Interessensphäre im nördlichen Teil des Gelben Meeres hat der deutsche Schiffsverkehr naturgemäß die Oberhand gewonnen. Der Schiffsverkehr im Hafen von Tsingtau hat sich in dem Jahre vom 1. Oktober 1899 bis Ende September 1900 zu folgendem Umfang entwickelt:

A. Dampfer:

deutsche	140
englische	22
japanische	10
chinesische	3
russische	5
norwegische	1
österreichische	1
Summe der Dampfer	182
Netto Tonnengehalt	210 796

B. Segelschiffe:

deutsche	6
amerikanische	3
dänische	1
Summe der Segelschiffe	10
Netto Tonnengehalt	15 356

Diese Ziffern umfassen nur die Schiffe europäischer Bauart; daneben besteht ein sehr beträchtlicher Verkehr chinesischer Dschunken. Der deutsche Dampferverkehr wird sich noch wesentlich heben, wenn erst die Herstellung einer regelmäßigen direkten Dampferverbindung zwischen Tsingtau und dem Mutterlande durchgeführt sein wird, die ein Umladen der Güter an anderen Küstenplätzen unnötig macht und den Ausfuhrhandel von der Aufsicht und Kontrolle der letzteren befreit. Sobald nach der Fertigstellung der Bahnlinie bis ins Innere der Provinz Schantung der Handel sich heben und der direkten Schiffsverbindung nutzbringende Beschäftigung bieten wird, wird der Einrichtung derselben auf Grund des bereits bestehenden Subventionsvertrags näher getreten werden. — Auch im höheren Norden, in den russischen Häfen an der Ostküste Asiens ist der deutsche Handelsverkehr nicht unbedeutend, wie wir bei der Betrachtung der sibirischen Bahn und ihres Endpunktes Wladiwostok gesehen haben. Der bei weitem wichtigere Teil aber ist und bleibt der Verkehr in den südlicheren Häfen, der in mannigfachen Verbindungen steht mit dem Handelsverkehr nach Australien und den Inseln der Südsee — ein Verkehrsnetz, dessen Maschen sich dereinst noch viel enger ziehen, dessen Bedeutung noch ungleich größer werden wird, wenn eines Tages der große Plan der Durchstechung Mittelamerikas aus dem Reich der Projekte in das Reich der Wirklichkeit übergehen wird.

Digitized by Google

Deutschland in der Südsee.

Noch flutet der große Strom des Weltverkehrs ganz überwiegend in den alten Bahnen des Atlantischen und Indischen Oceans; aber schon führen zahlreiche Linien auch über die endlose Wasserfläche des großen Weltmeers zwischen Amerika und Asien: von San Francisco nach Yokohama, den Südseeinseln und Australien, von Mittelamerika nach der ostasiatischen Küste und über die Archipele nach Neuseeland, von Südamerika herauf nach dem Norden und hinüber nach den Gestaden des fernen Westens. Alljährlich vermehrt sich die Zahl der Fahrzeuge, die ihren Weg über den Großen Ocean nehmen, und die Menge der Güter, die auf diesen Wegen zum Austausch gelangen. In Hawaii, Tahiti und auf dem Fidschi-Archipel haben sich bereits wichtige Knotenpunkte herausgebildet, und je mehr die Teilung der Südseeinseln unter die Kolonialmächte fortgeschritten ist, um so mehr ist mit der wirtschaftlichen Ausnutzung der Eilande der Schiffsverkehr entwickelt worden. Und wenn sich dereinst die Schleusen der großen mittelamerikanischen Weltstraße dem ersten Dampfer öffnen werden, dann werden jene kleinen Eilande zu wichtigen Stützpunkten an der neuen Hochstraße des Weltverkehrs werden, wird die Flagge aller handeltreibenden Nationen auf ihrer Reede wehen, wird an ihnen vorbei ein neuer Weltverkehr zwischen den westlichen Gestaden des großen Weltmeeres und den Küstenländern des Atlantischen Meeres sich entwickeln. Mag auch die endgültige Fertigstellung des mittelamerikanischen Kanals noch in weiter Ferne liegen, so war es doch eine sehr geschickte Vorsorge der Vereinigten Staaten von Nordamerika, daß sie sich zu rechter Zeit ein Netz von Durchgangshäfen und Kohlenstationen in äußerst günstiger Anordnung auf dem Großen Ocean gesichert haben. In Honolulu, Guam und Manila haben sie drei sichere Stationen auf dem Wege von Mittelamerika nach Ostasien und Ostindien gewonnen, und für den Verkehr nach Australien bietet die neugewonnene Insel Tutuila den einzigen brauchbaren Hafen. Diese Durchgangsstationen waren am wichtigsten natürlich für diejenige Handelsmacht, die dem künftigen mittelamerikanischen Kanal am nächsten liegt. Für Deutschland wird nach wie vor der Weg nach dem Suezkanal für den wichtigsten Teil der asiatisch-australischen

Digitized by Google

Küste des Großen Oceans der Hauptweg bleiben; es braucht daher nicht ein solches Gewicht zu legen auf Stützpunkte, die mehr im östlichen Teil des Großen Oceans liegen. Immerhin wird es für einen Teil seines Verkehrs jedenfalls die neue Straße zu benutzen haben, und es entspricht der künftigen wirtschaftlichen Bedeutung des ganzen Westgebietes des Stillen Oceans, wenn auch Deutschland gemäß seinen großen Handelsinteressen in diesem Gebiet sich hier einen ausgedehnten Kreis wichtiger Stützpunkte gesichert hat.

Deutschland verfügt heute in der Südsee über das Kaiser-Wilhelms-Land auf Neu-Guinea, den Bismarck-Archipel, die Salomonsinseln, den Marschall-Archipel, die Karolinen, Marianen und Palauinseln und über den größeren Teil der Samoagruppe. Es hat dadurch die Vorherrschaft über einen großen Teil des westlichen Großen Oceans, die Vorherrschaft über das Durchgangsgebiet zwischen dem südlichen Ostasien, den niederländischen Kolonien und Aussstralien einerseits und Südamerika anderseits, und endlich die Vorherrschaft auf der Straße von Japan nach Australien, wie überhaupt auf der heute im Verkehr jener ganzen Gebiete wichtigsten Straße zwischen den ostasiatischen und den ost- und südaustralischen Verkehrszentren.

Gerade diese letztere Straße zeigt heute bereits die Anfänge zu einer bedeutsamen künftigen Entwickelung. Australien und Ostasien werden in Zukunft zum Teil auf einen Austausch ihrer Produkte angewiesen sein, und schon hat die japanische Regierung der in Aussicht stehenden Entwickelung Rechnung getragen durch die Schaffung einer subventionierten Dampferlinie Tokio-Sidney. Der hier entstehende neue Weltverkehrsweg führt quer durch das vollständig unter deutscher Oberhoheit stehende Inselgebiet im westlichen Teil des Stillen Weltmeeres. Die Blanche-Bucht in dem Bismarck-Archipel und der Hafen der Insel Yap in den Karolinen bilden die beiden Durchgangspunkte für die Seereise zwischen den Haupthäfen des südöstlichen Australiens und denen von Japan und der ostchinesischen Küste. Erst diese Häfen als Kohlenstationen werden einen ausgedehnten Dampfschiffsverkehr auf der genannten Strecke ermöglichen. Unser geschlossener westlicher Südseebesitz wird wirksam ergänzt durch den neuen Besitz auf Samoa, der bei der zu erwartenden Entwickelung des Welthandels zwischen den indischen Inseln und Südamerika von wesentlicher Bedeutung sein wird.

Was die heutigen wirtschaftlichen Interessen Deutschlands in der Südsee anlangt, so ist daran zu erinnern, daß Samoa selbst trotz der unsicheren politischen Verhältnisse im Jahre 1899 einen Außenhandel von $2^1/_2$ Millionen Mark aufwies, der ganz überwiegend in den Händen der mit etwa 3 Millionen Mark Kapital arbeitenden deutschen Handelshäuser lag. Auf Hawaii arbeitet sogar ein auf 40 Millionen geschätztes deutsches Kapital, wovon der größte

Digitized by Google

Teil auf die ausgedehnten Zuckerrohrpflanzungen entfällt. Nicht weniger als 1500 Deutsche haben ihren Sitz auf den Sandwich-Inseln. In unserm großen Inselbesitz der westlichen Südsee, der zum erheblichen Teil jüngsten Datums ist und sich daher wirtschaftlich erst entwickeln muß, nimmt den ersten Platz natürlich das Kaiser-Wilhelms-Land ein. Hier und auf dem Bismarck-Archipel bezifferte sich der Außenhandel in den letzten Jahren durchschnittlich auf 2 Millionen Mark. Es ist in schnellem Anwachsen begriffen und wird sich um so weiter entwickeln, je mehr der heute noch in den Anfängen steckende, aber immerhin schon einen Kapitalwert von etwa 15 Millionen Mark darstellende Plantagenbau in unserem Neu-Guinea-Besitz sich ausbreiten wird. Die klimatischen Verhältnisse sind die denkbar günstigsten. Allerdings wird es noch einer langen Arbeit bedürfen, die Schätze des Landes zu heben. Doch können, was die klimatischen und Bodenverhältnisse anlangt, unsere Gebiete ohne weiteres mit den besten holländischen Besitzungen in eine Linie gestellt werden.

Die steigende Bedeutung des Stillen Oceans im Handelsverkehr kommt deutlich zum Ausdruck in dem Wachstum der amerikanischen Ausfuhr an der Westküste. Die dortige Ausfuhr hat sich in den letzten drei Jahren dem Werte nach verdoppelt. Der Frachtverkehr von den Westhäfen der Vereinigten Staaten nach Australien konnte im letzten Jahre kaum mehr bewältigt werden und führte zur Einstellung einer Anzahl neuer großer Dampfer in den Verkehr zwischen San Franzisko und Australien. Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach australischen Häfen, die im Jahre 1894 nur 8 Millionen Dollar betrug, ist jetzt auf nahezu 27 Millionen gestiegen. Auch die starke Zunahme in dem Bedarf Japans an amerikanischer Baumwolle hat auf die Entwickelung der Ausfuhr der Pacific-Küste sehr günstig eingewirkt.

Besonders erfreulich ist es, daß in dem steigenden Handelsverkehr der Südsee die deutsche Flagge sich rechtzeitig einen guten Platz gesichert hat. Der Norddeutsche Lloyd hat es sich angelegen sein lassen, in dem westlichen Gebiet der Südsee seinen Verkehr beständig auszudehnen. Er hat sich neuerdings entschlossen, seine bisherige Zweiglinie Singapore-Neu-Guinea zunächst probeweise und ohne Erhöhung der Subvention durch zwei neue Linien, Singapore-Neu-Guinea-Australien und Hongkong über Marianen, Karolinen und Neu-Guinea nach Australien, zu ersetzen. Von den Erfolgen des Probejahres werden die weiteren Maßnahmen betreffs dauernder Einrichtung dieser Verbindungen abhängen. Ferner hat die Reichspostverwaltung mit der Jalnit-Gesellschaft einen Vertrag zu stande gebracht, wonach die letztere sich verpflichtet hat, eine zwölfwöchentliche Postdampferverbindung von Sidney über Jalnit, Ponape, Yap nach Palau und zurück über Ponape, Jalnit, Sidney vom Januar dieses Jahres ab einzurichten.

Digitized by Google

Im Jahre 1898 entwickelte sich zwischen Deutschland einerseits und der Südsee, sowie den Ländern am Ostrande des Großen Oceans anderseits folgender Schiffsverkehr:

Es sind angekommen:

	von nebenbezeichneten Ländern		nach nebenbezeichneten Ländern	
	Zahl der Schiffe	1000 tons	Zahl der Schiffe	1000 tons
Westküste der Vereinigten Staaten . . .	18	25,6	9	16,7
„ von Mexiko	—	—	19	31,5
„ von Zentralamerika	20	15,5	8	13,1
Chile	135	252,8	54	124,9
Uebriges Südamerika (Westküste)	8	4,1	18	13,5
Australien und Oceanien	35	107,1	84	182,5
Ostindien und ostindische Inseln	29	420,1	69	147,7

Der Verkehr mit Ostindien entfällt ja freilich zum Teil auf den Indischen Ocean, doch handelt es sich in der Hauptsache um solche Schiffe, die ihren Weg weiterhin nach den ostasiatischen Gewässern und den Südseegebieten nehmen.

Was den deutschen Handel mit Australien anbelangt, der überwiegend den Weg nach den südöstlichen Häfen dieses Erdteils nimmt, so belief sich im Jahre 1899 die deutsche Ausfuhr nach Australien auf 37,8, die deutsche Einfuhr aus Australien aber auf 121,1 Millionen Mark. Unsere Ausfuhr dorthin bildet zwar noch nicht ein Prozent unserer Gesamtausfuhr, ist aber in regelmäßiger Steigerung begriffen. Die Einfuhr aus Australien beläuft sich auf mehr als zwei Prozent unserer Gesamteinfuhr. In erster Linie handelt es sich dabei um Wolle, deren Einfuhrwert erheblichen Schwankungen unterworfen ist und sich im letzten Jahre auf 93 Millionen bezifferte. Unsere Ausfuhr setzt sich zusammen aus: Baumwollwaren (2,3 Mill.), Bier (0,8 Mill.), Cement (1,3 Mill.), Eisenwaren (5,3 Mill.), Holzwaren (1,3 Mill.), Klaviere (4,5 Mill.), Lederwaren (0,5 Mill.), Maschinen (1,3 Mill.), Porzellan (0,6 Mill.), Spielzeug (1,3 Mill.), Sprengstoffe (0,6 Mill.) ꝛc. Zu unserer Einfuhr aus Australien gehören unter anderem noch Erze im Werte von 11,6 Millionen und zwar namentlich Blei-, Kupfer-, Gold-, Silber- und Platinerze.

An einer eigenen deutschen Verbindung quer durch den Großen Ocean hat es bisher leider gefehlt. Ueber diesen Mangel schreibt einer der besten Kenner der deutschen Handelsinteressen in Ostasien, Professor Schumacher,

Digitized by Google

in einem Aufsatz der Zeitschrift „Ueberall“: „Es ist dies die einzige große Lücke in dem sonst den Erdball rings umspannenden Netz deutscher Schiffahrtsgesellschaften. Diese Lücke zieht sich aber immer enger zusammen. Seit Oktober 1899 fahren die großen deutschen Reichspostdampfer unmittelbar bis Yokohama; seit mehr als einem Jahrzehnt besuchen sie Perth, Adelaide, Melbourne und Sidney; und auf amerikanischer Seite dehnt die deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos in Hamburg seit September 1899 ihre Fahrten um Kap Horn herum regelmäßig allmonatlich bis San-Francisco aus. Eine Verbindung dieser Endpunkte unserer Schiffahrtslinien über den Stillen Ocean gewinnt außerordentlich an Bedeutung und zwar um so mehr, als im Norden die Eröffnung der sibirischen Eisenbahn nahe bevorsteht, in der Mitte die Durchstechung der mittelamerikanischen Landenge nur eine Frage der Zeit ist und die Entwickelung unseres erweiterten Kolonialbesitzes im Stillen Ocean dringend deutsche Großschiffahrtswege im Stillen Weltmeer heischt. Hoffentlich gelingt es auch diese Lücken erfolgreich auszufüllen, obwohl der wünschenswerte Anschluß an eine amerikanische Kontinentalbahn heute erschwert erscheint und es sicherlich seine großen Schwierigkeiten hat, eine Dampferlinie einzurichten und zu unterhalten, die mit dem Heimatlande und dem Sitz des Unternehmens nicht in unmittelbarer Verbindung steht; hoffentlich bestätigt sich bald die von Zeitungen in den verschiedensten Ländern bereits seit Jahren gebrachte Mitteilung, eine unserer großen Schiffahrtsgesellschaften sei entschlossen, auch einen Anteil an dem aufblühenden Verkehr des Stillen Oceans zu erringen, des Stillen Oceans, der nach dem Worte Napoleons I. einst zum Mittelmeer der ganzen Welt werden soll.“

In neuester Zeit scheint dieser Plan einer deutschen Linie quer über den Großen Ocean in der That greifbare Gestalt anzunehmen, nachdem die Hamburg-Amerika-Linie einen solchen transoceanischen Verkehr bereits seit einiger Zeit in Gemeinschaft mit einer fremden Linie vermittelt hat. Es wäre dringend erwünscht, daß die deutsche Handelsflagge sich auf diesem „Mittelmeer der Zukunft“ rechtzeitig einen unabhängigen Weg bahnte und eine sichere Stellung in dem wachsenden Handelsverkehr über die Riesenflächen dieses Meeres gewinnen würde. Sowohl im Südwesten und Westen, wie im Osten des Stillen Oceans hat die deutsche Schiffahrt sich glücklich entfaltet; sie sollte nicht verfehlen, auch die letzten Lücken auszufüllen und sich in allen Richtungen Bahn zu brechen über dasjenige Weltmeer, das zuletzt in den großen Handelsverkehr hineingerückt ist, nun aber eine immer wichtigere Rolle sowohl im weltwirtschaftlichen wie im weltpolitischen Verkehr zwischen den Völkern zu spielen berufen scheint.

Digitized by Google

Es gilt, schon heute zu rechnen mit der Zeit, in der die Schranke des Seeverkehrs zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Meere gefallen sein wird, in der die Handelsbeziehungen zwischen den Küsten beider Weltmeere sich ungleich weiter ausbreiten werden, und die Rand- und Inselvölker des Großen Oceans schon jetzt vorsorgend daran zu gewöhnen, daß die deutsche Handelsflagge neben allen Flaggen der Erde und auf allen Gewässern der Erde sich entfalten, einen guten Anteil am weltwirtschaftlichen Verkehr sicher leiten und ihm auf allen Hochstraßen der Erde dienen will. Es gilt vorzuarbeiten, um nichts zu versäumen, wenn der mittelamerikanische Kanal zur Wirklichkeit geworden, der Zugang zu einer neuen Hochstraße quer durch die Oceane geschaffen sein wird.

Digitized by Google

Der mittelamerikanische Kanal.

Der alte Plan der Durchstechung von Mittelamerika soll verwirklicht der große Seekanal zur Verbindung des Atlantischen und des Großen Oceans soll durchgeführt werden und zwar in einer Weise, die den Vereinigten Staaten allein die politische Kontrolle über diese überaus wichtige Straße des Weltverkehrs sichern soll.

Die mittelamerikanischen Kanalpläne reichen weit zurück. Schon lange bevor das Panama-Unternehmen ins Werk gesetzt wurde, waren die verschiedenartigsten Projekte in dieser Richtung entstanden.

Schon der englische Admiral Nelson hat vor 120 Jahren gelegentlich seiner Expedition nach San Juan de Nicaragua in einem Bericht an die englische Admiralität die Erwerbung des Nicaraguasees dringend befürwortet und von einem amerikanischen Gibraltar gesprochen. Nelson wollte auch einen Kanal durch den See an die beiden Küsten Amerikas führen, und wenngleich er in England mehr Spott als Verständnis für sein kühnes Projekt fand, so ist es doch eine Wirkung seiner Ratschläge, daß man schon damals in Amerika dem Plane näher trat. Bereits im Jahre 1825 sandte der geniale Henry Clay, der damals allmächtiger Minister war, eine Kommission nach Nicaragua, die sich an Ort und Stelle über die technische Möglichkeit der Durchführung des Kanals unterrichten sollte. Diese Kommission versicherte, das es wohl möglich sei, die beiden Oceane durch einen Kanal zu verbinden, und Henry Clay versuchte daraufhin, allerdings erfolglos, Regierung und öffentliche Meinung für seinen weitausschauenden Plan zu gewinnen. In seine Spuren trat Präsident Jackson, der im Jahre 1836 eine zweite Kommission nach Nicaragua entsandte. Sie kam indessen zu keinen praktischen Ergebnissen, und erst im Jahre 1876, also 40 Jahre später, gelangte man dazu, einen eingehenderen technischen Plan auszuarbeiten.

Weitere 10 Jahre vergingen, ehe dieser Plan fertig und in der „Maritime Canal Company" die Gesellschaft gefunden war, die ihn durchführen wollte. Diese Gesellschaft brauchte noch drei Jahre bis zu ihrer Konstituierung und ein weiteres Jahr, ehe die Arbeiten begonnen werden konnten. Von

Digitized by Google

1890 bis Ende 1893 hat die Gesellschaft dann am Bau des Kanals gearbeitet; dann ging sie in der allgemeinen Finanzpanik, die, von New York ausgehend, die Vereinigten Staaten bedrohte, unter. Ueber die thatsächlichen Leistungen dieser Gesellschaft gehen die Ansichten auseinander. Sie selbst behauptet, die Stadt Amerika an der atlantischen Küste neben San Juan del Norte gegründet, einige 50 Kilometer tropischer Dschungel beseitigt und einen 300 Meter langen Wellenbrecher gebaut zu haben. Sie errichtete angeblich auch Docks und Werften, sowie Warenhäuser, Hospitäler, Werkstätten u. s. w., baute 25 Kilometer Eisenbahn und 100 Kilometer Telegraphenleitung, endlich führte sie einen Kanal von 4 Metern Tiefe und 35 Metern Breite $1^1/_2$ Kilometer landeinwärts. Von all' dem ist wenig mehr übrig geblieben als der Wellenbrecher, verlassene Arbeitsstätten und eine öde Stadt. Als Californien im Jahre 1847 von den Vereinigten Staaten annektiert wurde, bildete sich eine Gesellschaft amerikanischer Kapitalisten, welche von der Regierung von Nicaragua die Baukonzession für einen Schiffskanal erwarb. Der Versuch war indessen verfrüht.

Das einzige bleibende Resultat dieser Verhandlungen sollte in einem Vertrage bestehen, der für alle weiteren Schritte den schlimmsten Stein des Anstoßes abgab. England erhob damals Protest gegen einen solchen von Amerika überwachten Seeweg, und beide Staaten kamen 1850 in dem sogenannten Clayton-Bulwer-Vertrag dahin überein, daß keine der beiden Nationen Eroberungen in Mittelamerika machen, daselbst Befestigungen errichten oder eine Schutzherrschaft über einen etwa später erbauten Kanal ausüben sollte. Mit Bezug auf den Kanal wurde speziell bestimmt: 1. daß weder Großbritannien, noch die Vereinigten Staaten die ausschließliche Kontrolle über den Kanal und seine Zugänge erhalten sollten, und 2. daß der fertige Kanal dem Welthandel unbeschränkt offen stehen sollte. Jede Macht verpflichtete sich, ohne die andere den Bau des Kanals nicht zu unternehmen. — Das neue Stadium, in welches die Angelegenheit nun in letzter Zeit getreten war, besteht darin, daß die Vereinigten Staaten wünschen, den Kanal allein zu bauen, was im Grunde auch nur ihrer wirtschaftlichen Entwickelung entspricht. Die Folge davon war aber, daß mit England ein neues Abkommen herbeigeführt werden mußte; dieses kam im Februar 1900 zustande, indem Staatssekretär Hay und Pauncefort, der englische Gesandte in Amerika, einen Vertrag unterzeichneten, durch welchen der von 1850 wesentlich zu Gunsten Amerikas geändert wurde. Nach dieser Hay-Pauncefort-Konvention haben die Vereinigten Staaten das Recht, nicht nur den Kanal allein zu bauen und zu verwalten, sondern auch die militärische Polizei an seinen Ufern auszuüben. Die Neutralitätsklausel wurde außerdem geändert, und zwar im Sinne der Bestimmungen für den Suez-

Digitized by Google

kanal. Im Krieg und Frieden soll der Kanal den Schiffen aller Nationen offen stehen; er darf nicht blockiert werden und kein Akt der Feindseligkeit darf sich auf ihm vollziehen; ferner sollen weder am Kanal noch in seiner Nachbarschaft Befestigungen errichtet werden.

Der amerikanische Senat hat jetzt aber eine Fassung beschlossen, die diese Bestimmungen fundamental verändert. Amerika soll jetzt das Recht haben, das Gebiet um den Kanal herum zu erwerben und zu befestigen, so daß der Kanal blockiert werden kann und die Vereinigten Staaten thatsächlich Souveränitätsrechte auf ihm genießen. Damit verliert der Kanal den Charakter eines internationalen Wasserweges und wird ein Teil des amerikanischen Territoriums. Die Bestimmungen des unlängst zwischen dem Staatssekretär Hay und dem Gesandten von Nicaragua abgeschlossenen Vertrages geben den Vereinigten Staaten das ausschließliche Recht, einen interoceanischen Kanal zu bauen und dem Verkehr zu übergeben. Nicaragua erhält als Entschädigung eine Anzahl Obligationen der Kanalbangesellschaft, wie es heißt, im Betrage von fünf Millionen Dollars. Durch diese Wendung sind indessen abermals diplomatische Schwierigkeiten gegenüber England hervorgerufen, die eine weitere Vertagung des Kanalplans veranlaßt habe.

Der erste praktische Versuch der Schaffung einer mittelamerikanischen Weltstraße wurde nicht auf dem Nicaragua-, sondern auf dem Panamawege gemacht. Er nahm ein unrühmliches Ende. Aber damit ist weder den Kanalplänen überhaupt ein Abschluß bereitet, noch sind die Versuche einer Durchstechung Mittelamerikas an seiner engsten Stelle damit erledigt. Als die alte Panamagesellschaft zusammengebrochen war, wurde im Jahre 1894 eine neue Gesellschaft ins Leben gerufen und im Jahre 1896 eine internationale technische Kommission von hervorragenden Ingenieuren der Vereinigten Staaten, Deutschlands, Englands, Frankreichs, Rußlands und Columbiens zusammenberufen, die den Stand der Arbeiten und die weiteren Pläne einer genauen Prüfung unterzog. Die Arbeiten sind inzwischen sowohl von der westlichen wie von der östlichen Küste aus fortgeschritten. Seit 1896 waren lange Zeit fast regelmäßig 4000 Arbeiter an dem Kanal thätig; etwa 13 Meilen sind an der atlantischen und halb so viel an der pacifischen Seite hergestellt. Das wäre bereits nahezu die halbe Länge der vollen Strecke. Die fertigen Teile werden von den Eingeborenen regelmäßig benutzt. Die größten Schwierigkeiten sind freilich noch zu überwinden, da noch die größten Höhen zu nehmen sind. Technisch stehen jedoch keine unüberwindlichen Hindernisse im Wege, und die praktische Durchführung ist hier lediglich eine Geldfrage, während beim Nicaragua-Kanal auch die technischen Bedenken trotz aller Gutachten noch nicht beseitigt sind.

Digitized by Google

Ueber den augenblicklichen Stand der Arbeiten lauten die Nachrichten sehr verschieden, zum Teil deshalb, weil die Freunde des Nicaraguakanals ein dringendes Interesse daran haben, den Zustand und die Aussichten des Panamakanals in möglichst ungünstigen Farben zu schildern. Noch kürzlich machten Nachrichten die Runde durch die Presse, wonach die ganzen Werkzeuge und Maschinen in dem Kanal verrosten und verfaulen. Nach Meldungen aus durchaus zuverlässiger Quelle scheint diese Darstellung wesentlich übertrieben zu sein. Vor einiger Zeit wurde zuverlässig berichtet, daß die Arbeiten ihren regelmäßigen Fortgang nehmen. Heut hört man allerdings nur noch, daß die Gesellschaft ihre Arbeiten in dem Tempo fortsetzt, das eben nötig ist, um die Konzession nicht zu verlieren. Selbst über den gegenwärtigen Charakter der Gesellschaft ist man nicht mit voller Sicherheit unterrichtet. Die Beteiligung erfolgte ursprünglich hauptsächlich von französischer, deutscher, russischer und englischer Seite. Vor einiger Zeit verlautete, daß amerikanische Kapitalisten die Aktien aufzukaufen suchten, jedoch in der Absicht, das Unternehmen lediglich als Privatunternehmen weiter durchzuführen und nicht unter den direkten Einfluß der Vereinigten Staaten gelangen zu lassen. Die neue Gesellschaft, die sich Panama Canal Company of America nennt, sollte die gesamten Rechte und das Eigentum der französischen „Compagnie nouvelle du Canal de Panama“ käuflich an sich bringen. Das Aktienkapital von 39 Mill. Dollars soll später auf 120 Mill. Dollars erhöht werden. Die Kosten der Fertigstellung des Panamakanals sind auf 100 Mill. Dollars berechnet. Die Vertreter des Unternehmens betonen besonders, daß sie zum Unterschied von den Inhabern der Konzession zum Bau des Nicaraguakanals vom Kongreß überhaupt keine Unterstützung zu verlangen brauchten und daß die Fertigstellung des Panamakanals ein reines Privatunternehmen sein sollte.

Wird der Panamakanal thatsächlich fertiggestellt oder ergiebt sich, daß seine Fertigstellung in absehbarer Zeit sicher zu erwarten ist, so muß die heute sehr bedeutende Zahl der eifrigen Freunde des Nicaraguakanals in der Union stark zusammenschrumpfen, zumal die Amerikaner ohne Frage alles daran setzen würden, den ausschlaggebenden Einfluß an der Panamastraße zu gewinnen, so daß sie einen eigenen Schiffahrtsweg entbehren könnten. Gegenwärtig arbeiten aber noch sehr einflußreiche Kreise mit großer Energie und regem Anteil der Imperialisten für den Nicaraguakanal; mit welchem Erfolg, einerseits gegenüber den Interessenten der transkontinentalen Eisenbahnen, anderseits gegenüber der Aussicht auf die Durchführung des Panamakanals, wird sich im Kongreß in absehbarer Zeit zeigen. Mögen die den beiden großen Kanalplänen im Wege stehenden Schwierigkeiten auch außerordentlich sein — die am internationalen Seehandel hervorragend beteiligten Staaten

Digitized by Google

werden in jedem Falle gut thun, mit der Möglichkeit ihrer Durchführung zu rechnen und sich auch an der neuen Weltstraße die „offene Thür“ zu sichern.

Die Konzession für den Panamakanal läuft nur 99 Jahre; die Vereinigten Staaten würden also, wenn sie die Konzession von der französischen Gesellschaft hätten erwerben wollen, nicht immerwährende, absolute Eigentümer des Kanals geworden sein, sondern hätten ihn nach Ablauf der Frist an Columbia abtreten müssen. Costa-Rica und Nicaragua sind dagegen durch keine früheren Verträge gebunden. Die letzte Kanalkommission der Vereinigten Staaten, auf die sich die neuesten Verhandlungen des Kongresses in Washington stützen, hat sich einstimmig für die Nicaragua-Route ausgesprochen, auf welcher der Kanal unter der Beherrschung und Verwaltung und im Eigentum der Vereinigten Staaten zu betreiben sei. Die Kosten werden auf 200 540 000 Dollars geschätzt, während die Kosten eines Kanals über die Panama-Landenge je nach der gewählten Strecke auf 156 378 258 Dollars oder 142 342 579 Dollars zu veranschlagen wären. Der Bericht hebt die verschiedenen Vorteile der Nicaragualinie hervor; bemerkt wird, daß die Regierungen von Nicaragua und Costa-Rica durch keine von ihnen erteilten Konzessionen behindert seien, während Columbien durch die der Panamagesellschaft gewährte Konzession gebunden sei. Die Kommission schlägt für den Bau des Kanals 35 Fuß Tiefe, 150 Fuß Sohlenbreite, sowie Schleusen von 740 Fuß Länge und 35 Fuß Breite vor. Der Kanal, dessen Gesamtlänge 169 englische Meilen betragen würde, soll in 10 Jahren fertig sein. Die Nicaragua-Vorlage hat bereits den vorigen Kongreß beschäftigt, wurde aber, wie so viele Vorlagen, mit Rücksicht auf die Präsidentenwahl in den Hintergrund gerückt und ist jetzt in vollem Umfange wieder aufgenommen. Die politischen Schwierigkeiten, die der Clayton-Bulwer-Vertrag darbot, waren eine Zeit lang durch geschickte Ausnutzung der Bindung Englands in Südafrika von seiten der Vereinigten Staaten beseitigt worden, bis sie in neuer Gestalt wieder auftauchten. Zudem haben sich sehr gewichtige natürliche Schwierigkeiten herausgestellt, nämlich in Gestalt der vulkanischen Gefahr, die alle Kanalarbeiten in jenen Gebieten immer wieder zu Schanden zu machen droht. Auch die völlige Versandung des Hafens vom Greytown stellt ein erhebliches Hindernis dar. In Bezug auf die Durchführbarkeit scheint nach unparteiischem fachmännischen Urteil sicherlich der Panamakanal bei weitem den Vorrang zu verdienen, wenn auch von amerikanischer Seite in Bezug auf die Durchführbarkeit des Nicaraguakanals immer wieder Gutachten in den rosigsten Farben verbreiten werden. Die vulkanische Gefahr scheidet bei dem Panamakanal aus und die beiden Endhäfen befinden sich in sehr günstigem Zustande. Gegen die Durchführung des Nicaragnakanals durch die Union fällt überdies noch ins Gewicht, daß naturgemäß die mächtigen Herren der großen

Digitized by Google

Ueberlandeisenbahnen ein lebhaftes Interesse daran haben, die Durchführung dieses Konkurrenzweges zu verhindern.

Nach dieser Lage der Dinge ist es bis heute noch eine offene Frage, ob und wann überhaupt der Bau einer der beiden großen geplanten Weltstraßen vollendet werden wird. Gleichwohl erscheint es geboten, daß die am Weltverkehr in hervorragendem Maße beteiligten Staaten rechzeitig mit der Mögkeit dieses neuen Weltverkehrsweges rechnen. Daß die Aufgabe technisch wenigstens an einer der beiden Stellen zu lösen ist, wird kaum mehr bezweifelt, und daß die Vereinigten Staaten in ihrem gewaltigen Streben nach umfassendster Ausdehnung ihres Macht- und Wirtschaftsbereiches früher oder später alles daran setzen werden, um die Schwierigkeiten zu überwinden und unter eigener Regie den Weg auszubauen, der nicht nur ihre eigene Ost- und Westküste untereinander, sondern auch die Ostküste mit dem von Tag zu Tag wichtiger werdenden Großen Ocean verbindet, damit müssen die übrigen Mächte unbedingt rechnen. Macht die Union wirklich den Versuch, den Nicaragnakanal auszubauen, so hat sie damit einen vollständig unter ihrer Kontrolle stehenden Weg zwischen den beiden Weltmeeren gewonnen. Scheitert dieser Versuch, so wird sie alles daransetzen, das Panama-Unternehmen in ihre Hände zu bringen und durchzuführen. In jedem Fall wird ihr Streben dahin gehen, die neue Weltstraße in die eigene Hand zu bringen und unter ihre Ueberwachung zu nehmen.

Es ist wohl kaum nötig, darauf hinzuweisen, welche Bedeutung dieser Weg für den Weltverkehr haben würde, und welchen wirtschaftlichen und politischen Machtzuwachs seine Beherrschung den Vereinigten Staaten zuführen würde. Für den europäischen Verkehr wäre der Panama- oder Nicaragnakanal zunächst allerdings nicht von gleicher Bedeutung wie der Suezkanal; immerhin wäre sein Einfluß auch nach dieser Richtung nicht zu unterschätzen, schon weil er die Konkurrenzverhältnisse im fernen Osten, an deren Regelung ja das handeltreibende und seefahrende Europa in hohem Grade interessiert ist, wesentlich beeinflussen müßte. Welche Vorteile speziell der Nicaraguakanal für den Verkehr von Europa aus bringen würde, mögen einige Zahlen erkennen lassen.

Die Entfernung von Liverpool nach dem Osthafen des Kanals würde 4780 englische Meilen betragen, die Entfernung von Hamburg aus 5127 Meilen. Der Kanal selbst soll eine Länge von 169 Meilen haben; von dem Westhafen des Kanals beträgt die Entfernung nach Valparaiso 2807, nach Yokohama 7020 Meilen. Für den Dampferverkehr von Liverpool nach San Franzisko würde die Wegersparnis durch den Nicaragnakanal auf 5867 Meilen zu berechnen sein. Der gegenwärtige Weg beträgt rund 13 500, der

Digitized by Google

zukünftige nur etwas über 7600 Meilen. Von Liverpool bis Yokohama beträgt heute der Weg um das Kap der guten Hoffnung 14 505 engl. Meilen; durch den Nicaraguakanal würde er 11 947 Meilen betragen, also um 2558 Meilen verkürzt werden. Ganz ähnlich liegen natürlich die Verhältnisse für Hamburg. Einen unmittelbaren materiellen Wert hätte der Kanal für die europäischen Häfen vorwiegend in Bezug auf den Verkehr mit der Westküste von Amerika; mittelbar aber käme zugleich die schon angedeutete Verschiebung der Konkurrenzverhältnisse sowohl in Ostasien wie anderwärts in Betracht; die Position der Vereinigten Staaten von Amerika würde durch den Kanalbau in jeder Hinsicht unendlich gebessert werden. Die Entfernung von New York nach dem Osthafen des Kanals ist 2060 Meilen, die Distanz von San Franzisco nach dem Westhafen 2700 Meilen. Der Seeweg von New York nach San Franzisco, der um das Kap Horn herum gegen 15 000 Meilen beträgt, würde also auf ein Drittel reduziert werden. Im Verkehr der Segelschiffe von New York nach Yokohama, der heute um das Kap der Guten Hoffnung stattfindet, würde eine Ersparnis von 6000 Meilen eintreten.

Nach Osten hin giebt es von Hamburg aus gerechnet dagegen eigentlich nur zwei Länder, die über Nicaragua um ein weniges näher wären, als über Suez: Neuseeland und Japan. Auch nach Shanghai ist der Weg über Suez schon um 2000 Seemeilen näher als die große Straße durch den Atlantischen und Stillen Ozean. Für den Warenverkehr zwischen Europa und seinen großen Märkten Australien, China, Indien braucht der Nicaraguakanal darum niemals zu existieren. Nach Westen hin würde für Europa eine wesentliche Verkürzung der Entfernung nur nach der Westküste Amerikas eintreten. Diese Gebiete senden uns indessen zumeist nur Rohprodukte, die, wie Holz, Getreide oder Chilesalpeter, kaum die Kanalgebühren tragen könnten. Im Laufe der Zeit aber werden diese Küstengebiete sich gewiß reicher entwickeln, schon weil sie aus ihrer jetzigen Abgeschiedenheit herauskommen würden. Ferner haben Erfahrungen mit ähnlichen Unternehmungen gelehrt, daß sie durch ihre Existenz einen neuen, nicht vorauszusehenden Verkehr ins Leben rufen.

Der kommerzielle Bedarf der Westküste Südamerikas wird gegenwärtig von Europa gedeckt und es finden dort nur solche nordamerikanische Fabrikate Absatz, die weder Deutschland noch England liefern kann. Eine Route aber, die auf der Seereise zwischen New York und San Franzisco auf 10 000 Seemeilen Ersparnis hinausläuft, wird die Lage der Dinge naturgemäß völlig umkehren und voraussichtlich den Markt an der Westküste Südamerikas den Nordamerikanern überliefern. Deshalb hat man in den Vereinigten Staaten auch schon längst eingesehen, daß der Ausbau des Nicaraguakanals und seine schnelle Vollendung für die Vereinigten Staaten von der hervorragendsten Bedeutung ist, da

Digitized by Google

man in Südamerika die nordamerikanischen Fabrikate ebensogut wie alle anderen kaufen wird, wenn man sie zu den gleichen Frachtraten wie die für deutsche und englische Ware gezahlten erhalten kann. Für Amerika selbst wird daher die Bedeutung des Nicaragnakanals die größte sein, Europa hat von dieser Wasserstraße jedenfalls nur einen geringeren Vorteil.

Die nachstehende Aufstellung mag den Umfang veranschaulichen, in welchem der Kanal diejenigen Entfernungen verkürzt, die gegenwärtig seitens der von New York und Liverpool abgehenden Dampfer zu durchmessen sind:

Nach	Verkürzung des Seewegs in Meilen ab New York	Verkürzung des Seewegs in Meilen ab Liverpool
San Franzisco . .	9894	6996
Acapulco	9949	7051
Valparaiso . . .	5062	2144
Yokohama	6827	3929
Melbourne . . .	3290	392
Neuseeland . . .	3870	1051

Aus dieser Tabelle ergiebt sich, daß die Verkürzung der Entfernungen in allen Fällen zu New Yorks Gunsten ausschlägt. Aber die eintretende Veränderung geht noch weiter und sie zeigt, wie vielfach das, was bisher Vorteil für Europa gewesen ist, nach Eröffnung des Nicaragnakanals in Nachteil sich wandeln wird. Unter Benutzung des Suezkanals ist z. B. England um 2700 Seemeilen näher zu Australien, China und Japan als die Vereinigten Staaten. Nach Beendigung des Nicaragnakanals wird die Entfernung zwischen den Städten an der atlantischen Küste Nordamerikas und denen von Hongkong und Central-China nur 1000 Seemeilen größer sein, als die von den englischen Häfen dorthin; dagegen werden die nordatlantischen Häfen der Vereinigten Staaten um etwa 1200 Seemeilen den Häfen von Nord-China, Korea und Japan, um 2700 Seemeilen den Häfen an der Westküste Südamerikas, um 1300 Seemeilen Melbourne und um mehr als 3000 Seemeilen Neuseeland näher sein. Im Hinblick auf diese Thatsachen ist garnicht zu leugnen, daß die Herstellung und Eröffnung des geplanten Wasserweges der amerikanischen Fabrikantenwelt einen enormen Anstoß geben wird und daß ein außerordentlich lebhafter Kampf zwischen der europäischen und der nordamerikanischen Industrie entstehen dürfte, um die Behauptung bisher innegehabter und die Eroberung neuer Märkte. Da nun aber bis zur Vollendung des Kanals immer noch ein beträchtlicher Zeitraum zu verfließen hat, so ist damit die Muße geboten, an denjenigen Märkten des umstrittenen Gebiets sich festzusetzen, an denen die europäischen Fabrikanten

Digitized by Google

und Handeltreibenden noch keine festen Vertretungen besitzen. Diesen Wink sollten alle Interessenten in der Erwägung beherzigen, daß die Zahl der Absatzmärkte nicht ins Unendliche vergrößert werden kann und daß es dem neuen Mitbewerber weit schwerer werden wird, einen Platz zu erobern, an dem eine regelrechte Handelsorganisation besteht, als einen Markt an sich zu reißen, der in dieser Hinsicht keine festen Beziehungen besitzt.

Was nun die politische Seite anlangt, so haben die europäischen Handelsmächte natürlich alles Interesse daran, daß der Kanal in neutralen Händen bleibt und nicht unter die alleinige Kontrolle der Vereinigten Staaten gerät. Es ist, wie gesagt, fraglich, ob über den Panamakanal heute noch das französisch-russisch-deutsche Konsortium die Herrschaft hat oder ob auch hier bereits amerikanisches Geld den Haupteinfluß übt. Es wäre dringend erwünscht, wenn über dieses technisch aussichtsvollere Unternehmen eine Anzahl europäischer Staaten den Einfluß behielte. Geschieht dies nicht oder kommt schließlich doch wider Erwarten der Nicaraguakanal zur endgültigen Durchführung, so rückt für die europäischen Staaten eine andere Aufgabe in den Vordergrund. Sie können sich nicht neben dem großen Kanal eigene Nebenwege sichern, sie können nicht verhindern, daß der Kanal ihnen im Ernstfalle eines Tages gewaltsam oder durch einen glücklichen „Zufall“ gesperrt wird; aber sie können diesen Möglichkeiten doch in gewissem Maße entgegenarbeiten, indem sie sich in möglichster Nähe des Kanals Stützpunkte verschaffen, von denen aus sie etwaigen Uebergriffen entgegenarbeiten können. Nach Lage der geographischen und politischen Verhältnisse würde es sich dabei namentlich darum handeln, derartige Stützpunkte auf den westindischen Inseln zu sichern.

In den letzten Monaten haben wieder und immer wieder Gerüchte die Runde durch die Presse gemacht, teils daß die Vereinigten Staaten den Ankauf der dänischen Kolonien in Westindien abgeschlossen hätten, teils daß Deutschland in entsprechenden Verhandlungen stände. Daß die Vereinigten Staaten ihre Augen auf die dänischen Inseln geworfen haben, ist ja sehr wahrscheinlich. Wenn die Union heute in Ostasien im Rate der Weltmächte eine gewichtige Stimme für sich in Anspruch nimmt, so ist dies gewissermaßen nur ein Vorspiel zu dem, was geschehen wird, wenn die Ostküste Nordamerikas mit der Ostküste Asiens durch die neue mittelamerikanische Weltstraße in direkte Verbindung gesetzt ist. Außerdem ist es für Amerika von eminenter politischer Bedeutung, sich eine in seinem Alleinbesitz befindliche Route zu schaffen, auf der seine Kriegsschiffe, ohne ganz Südamerika umfahren zu müssen, aus dem Atlantischen in den Pacifischen Ocean gelangen können.

Zur völligen Herrschaft über den neuen Weltweg gehört aber auch die Beherrschung der ihm vorgelagerten Stationen, d. h. der westindischen

Digitized by Google

Inseln. Mit der Erwerbung von Cuba und Portorico war der erste und bedeutendste Schritt in dieser Hinsicht gethan: auf die kleineren Inseln könnte die Union nach diesen Annexionen verzichten, wenn sie nicht, wie schon hervorgehoben, besorgen müßte, daß in diesem Falle andere Großmächte sich dort festsetzen. Nebenbei könnten als Bewerber um den Besitz der kleineren westindischen Inseln unter Umständen auch mittel- und südamerikanische Staaten in Betracht kommen. Dänemark verfügt in St. Thomas über einen wichtigen Verkehrspunkt, in dem beispielsweise die größte Reederei der Welt, die Hamburg-Amerika-Linie, eigene Docks besitzt, und der für einen großen Teil des Verkehrs mit Mittelamerika, Westindien und den nördlichen Staaten Südamerikas einen hervorragenden Stützpunkt bildet. Dänemark selbst hat wenig Freude an seinen westindischen Besitzungen, und die Stimmen im Lande mehren sich, die einen Verkauf schon deshalb empfehlen, weil die Unkosten der Verwaltung in neuerer Zeit gestiegen sind. Was aber für ein Land wie Dänemark wertlos ist, kann für eine Weltmacht von sehr erheblichem Werte sein, namentlich wenn die Insel einen Stützpunkt in einem Gebiete bildet, das durch den künftigen Kanal an Bedeutung wesentlich gewinnt. Ankaufsverhandlungen sind in dieser Richtung allerdings schon früher gescheitert bezw. rückgängig gemacht worden und zwar wohl namentlich deshalb, weil die Vereinigten Staaten darauf rechneten, eines Tages die dänische Erbschaft ohne besondere Vergütung antreten zu können. Nun haben augenblicklich die Amerikaner in Westindien auch noch mit den unlängst erworbenen spanischen Besitzungen genug zu thun; aber es würde ihnen doch äußerst ungelegen kommen, wenn die dänischen Besitzungen in die Hände einer anderen Macht fielen, und es ist daher die Frage, ob sie, um dies zu verhüten — ohne zu der Drohung schreiten zu müssen, daß sie die Festsetzung einer europäischen Macht auf einem jener amerikanischen Eilande als einen unfriendly act, als einen Kriegsfall betrachten würden — es nicht doch vorziehen, das rechtzeitig zu kaufen, was sie später vielleicht geschenkt bekommen können.

Vor einiger Zeit wurde im Senat zu Washington thatsächlich der ausdrückliche Antrag gestellt, die dänischen Besitzungen für die Union anzukaufen. Und heute, wo Nordamerika seine Monroe-Doktrin von 1823 längst über den Haufen geworfen hat, wird selbst die antiimperialistische Strömung im Bundessenat, die noch vorhanden ist, sich gegen die Erwerbung der dänischen Besitzungen nicht mehr sträuben, schon um der Abrundung des westindischen Besitzes willen. Denn die dänischen Inseln liegen kaum ein paar Stunden Dampferfahrt östlich von Portorico entfernt. Es sind außer St. Thomas noch St. Croix oder Santa Cruz und St. Jean, zusammen etwas größer als das Fürstentum Schaumburg-Lippe, mit einigen 30 000 Einwohnern. Von

Digitized by Google

einer kolonialen Bedeutung dieser Inseln kann heute keine Rede sein. Nur St. Croix, die größte von ihnen, hat einige Ausfuhr von Zucker und Rum. Die Blüte der Inseln als Lieferanten von Kolonialprodukten ist längst dahin. Sie kosten mehr als sie einbringen. Vor 100 Jahren hatte es die kleine Insel St. Thomas bei nur 86 qkm Größe zu einer Leistungsfähigkeit von 15 000 Centnern Zucker, 100 Centnern Baumwolle und 46 000 Gallonen (à $4^1/_2$ Liter) Rum gebracht. Aber wo damals blühende Zuckerpflanzungen und Baumwollpflanzungen standen, da wuchert heute der Busch. An der Verkehrserschließung der dänisch-westindischen Inseln hat seit langer Zeit die deutsche Schiffahrt einen hervorragenden Anteil. Schon unter dem Großen Kurfürsten bildete sich eine Brandenburger Kompagnie, die, mit besonderen Vorrechten für 30 Jahre ausgestattet, 1685 auf St. Thomas eine Handelsniederlassung anlegte. Es entstanden große Faktoreien, die schon nach zwei Jahren ihrer Handelsthätigkeit 50 weiße Personen beschäftigten und fünf Schiffe in Betrieb hatten. Leider wurde der Vertrag nach Ablauf der 30 Jahre nicht verlängert, da die Brandenburger den Dänen zu gute Geschäfte machten, obwohl der durch sie bewirkte wirtschaftliche Aufschwung von St. Thomas unverkennbar war. An diese Zeit der ersten Anfänge des deutschen Handels auf Westindien erinnert noch heute das Brandenburger Viertel in St. Thomas. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts war St. Thomas der große, berühmte Austauschplatz westindischer Produkte und europäischer Industrievaren. Ein furchtbarer Orkan im Oktober 1867, Erdbeben, Cholera, Blattern, gelbes Fieber haben den schönen Hafen in Verruf gebracht und trotz angestrengtester Rettungsarbeit ist es St. Thomas nicht gelungen, seine alte Bedeutung für den europäisch-westindischen Handel und Verkehr wieder zu gewinnen. Der allgemeine Zusammensturz ließe sich heute nicht mehr aufhalten, wenn die farbige Arbeiterbevölkerung nicht eine sichere Einnahmequelle in der Schiffahrt der Hamburg-Amerika-Linie hätte. Ihr verdanken Hunderte von Schwarzen direkt und andere Hunderte von Weißen und Schwarzen indirekt die einzige Quelle für ihren Lebensunterhalt. Die deutsche Schiffahrtsgesellschaft ist es thatsächlich in erster Linie, die St. Thomas noch heut seine Handelsstellung giebt.

Die immer wieder hervorgekehrten Gerüchte über Ankaufsverhandlungen zwischen Deutschland und Dänemark sind nicht nur von der Regierung ausdrücklich widerrufen worden, sondern es ist auch an sich ganz unwahrscheinlich, daß heute ein derartiges Geschäft zwischen den beiden Ländern zustande käme. Was den zu gewärtigenden Widerspruch der Vereinigten Staaten anlangt, so wäre es allerdings wohl gelegentlich der endgültigen Lösung der Samoafrage an der Zeit gewesen, für die Ueberlassung von Tutuila an die Vereinigten Staaten in dieser Richtung ein Zugeständnis zu erringen. Das ist leider versäumt worden,

Digitized by Google

und demnach müssen wir uns damit abfinden, daß für Deutschland ein Stützpunkt vor dem Eingang zum mittelamerikanischen Kanal kaum übrig bleibt.

In jüngster Zeit ist durch eines der zahlreichen über diese ganze Angelegenheit verbreiteten Gerüchte auf einen anderen Punkt verwiesen worden, nämlich auf Curaçao. Curaçao ist allerdings ein verhältnismäßig wenig geeigneter Punkt, aber immerhin besser als gar nichts; und wenn wir unsere Augen hierhin lenken, so sehen wir wiederum einen der Vorteile, den ein engerer Zusammenschluß von Deutschland und den Niederlanden mit sich bringen würde. Aber auch diese Aussichten sind zur Zeit ja wieder ungünstig genug, und wenn wir heute die mittelamerikanischen Kanalpläne verfolgen und ihre Verwirklichung in dieser oder jener Weise näherrücken sehen, so müssen wir uns mit der Thatsache vertraut machen, daß wir in weitem Umkreise um diese künftige Weltstraße nirgends einen eigenen Stützpunkt finden, und daß Deutschland auch hier wieder in das zweite Treffen gerückt und zu einer höchst unsicheren und unselbständigen Stellung verurteilt werden wird. Für die deutschen Interessen in Mittelamerika, den Südseeinseln und Ostasien und für die etwa weiterhin im Großen Ocean und dem ostasiatischen Meere fallenden Entscheidungen wird hierin freilich stets eine Quelle der Unsicherheit und Gefahr liegen.

Digitized by Google

Deutschland und die Vereinigten Staaten.

Gegenwärtig nehmen in dem transatlantischen Handel Deutschlands die Vereinigten Staaten bei weitem den ersten Platz ein — und nicht nur im Handel, sondern überhaupt in den gesamten transozeanischen Verkehrsbeziehungen: nach der nordamerikanischen Union ist der weitaus größte Teil der deutschen Auswanderung hinübergeflutet; mit Nordamerika entwickelte sich zuerst der rege Verkehr der deutschen Reedereien; aus Nordamerika bezieht die deutsche Industrie einen hervorragenden Teil ihrer Rohstoffe, in Nordamerika finden die verarbeiteten Produkte der deutschen Landwirtschaft ihren größten überseeischen Markt.

Der Schiffsverkehr nach den Vereinigten Staaten bildet mehr als die Hälfte des gesamten deutschen Schiffsverkehrs nach außereuropäischen Ländern. Der Weg von der Nordsee nach New York ist die erste Hochstraße des deutschen Weltwirtschaftsverkehrs. Die deutsche Schiffahrt nach den Vereinigten Staaten bewegt sich in der Hauptsache auf der Linie Hamburg-New York und Bremen-New York. Dazu kommen die Linien nach Baltimore, Boston, Halifax, Philadelphia und New Orleans, sowie die Linie Stettin-New York. Es ist wohl nicht nötig, die einzelnen Linien und die einzelnen Verkehrsziffern aufzureihen, hat doch diese große Straße von jeher das allgemeinste Interesse erregt, ist doch der deutsche Handel mit der Union und die Auswanderung nach der Union immer und immer wieder Gegenstand der öffentlichen Diskussion gewesen. Die großen deutschen Reedereien haben nicht nur den deutschen Handel mit den Vereinigten Staaten befördert, sie haben auch den größten Teil der gesamten europäischen Auswanderung über den Atlantischen Ocean getragen.

Die deutsche Einfuhr aus den Vereinigten Staaten ist nahe daran, einen Wert von einer Milliarde jährlich zu erreichen, während die Ausfuhr aus Deutschland dorthin im Jahre 1899 noch nicht 400 Millionen betrug. Im letzten Jahre ist aber auch hierin wieder eine Steigerung eingetreten. Die Aufzeichnungen der amerikanischen Konsulate in Deutschland ergeben für 1900 einen Gesamtwert der deutschen Ausfuhr nach der Union von 103,2 Millionen Dollars gegen-

Digitized by Google

über 90,9 Millionen im Vorjahre. Immerhin stehen die Vereinigten Staaten in unserer Ausfuhr an vierter Stelle, während sie in unserer Einfuhr allerdings an erster Stelle stehen, indem sie uns 16 Prozent unserer gesamten Einfuhr liefern.

Der Anteil der Vereinigten Staaten an unserer Gesamteinfuhr ist seit den 1880er Jahren ganz bedeutend gestiegen. Auch die deutsche Ausfuhr nach der Union wies anfangs einen ähnlichen Entwickelungsgang auf, war jedoch bald großen Schwankungen unterworfen und ist in neuerer Zeit hinter dem um 1890 erreichten Prozentsatz der nordamerikanischen Gesamteinfuhr wieder beträchtlich zurückgeblieben. In unserer Einfuhr aus der Union steht die Rohbaumwolle an erster Stelle; ihr Wert beziffert sich auf mehr als ein Viertel der gesamten Einfuhr aus den Vereinigten Staaten, die in diesem Artikel den weitaus überwiegenden Teil unserer ganzen überseeischen Einfuhr liefern. In zweiter Linie kommen Petroleum und Kupfer. Sowohl für diese beiden Waren wie für Baumwolle haben die Vereinigten Staaten eine Art Monopol in der Weltproduktion. Demnächst kommen Nahrungsmittel in Betracht und zwar bisher sowohl Getreide wie Fleisch. Durch die Fleischeinfuhrbeschränkung wird in Zukunft dieser Artikel in unserem Handel mit Amerika mehr zurücktreten, während die Mais- und Weizeneinfuhr ihren hervorragenden Platz behaupten werden. Auch Obst wird in großen Mengen, namentlich aus Californien eingeführt.

In einigen seiner Hauptausfuhrartikel steht Amerika, wie gesagt, so gut wie konkurrenzlos da, insbesondere sind wir auf die Baumwolle der südamerikanischen Unionsstaaten angewiesen. Was andere Hauptartikel unserer Einfuhr aus der Union anlangt, so haben wir im Durchschnitt der letzten Jahre unsere Weizeneinfuhr zu 50 Prozent aus Rußland und nur zu 30 Prozent aus der amerikanischen Union gedeckt. Da neben Rußland noch Rumänien und Argentinien mit zusammen nahezu gleichen Mengen wie die Vereinigten Staaten in Betracht kommen, so wären wir in diesem Artikel im Notfall von den Vereinigten Staaten noch verhältnismäßig unabhängig. In der Baumwolle ließe sich eine solche Unabhängigkeit ungleich schwerer erzielen, da zwei Drittel der gesamten Weltproduktion an Baumwolle auf die Vereinigten Staaten entfallen. Zwar sind unsere Kolonien sowohl in Afrika wie in der Südsee sehr wohl für Baumwollproduktion geeignet, doch wird es jedenfalls noch lange Zeit dauern, bis ihre Ausfuhr mit nennenswerten Ziffern gegenüber der sonstigen Weltproduktion einigermaßen wird ins Gewicht fallen können.

Weiter haben wir oben bereits erwähnt, daß die Vereinigten Staaten zur Zeit auch eine Art Monopol in der Petrolenmausfuhr haben. Hierin bleibt ihnen nun aber Rußland nicht mehr weit nach, und es wäre sehr

Digitized by Google

wohl möglich, im Falle ernster handelspolitischer Auseinandersetzungen auf einen großen Teil der amerikanischen Petroleumeinfuhr zu verzichten und teils auf die russischen Naphthaquellen zurückzugreifen, teils durch Vervollkommnung der Spiritusverwertungsapparate den Bedarf an Brenn- und Leuchtstoffen im eigenen Lande zu decken. Auch in der Weltproduktion an Kupfer stehen die Vereinigten Staaten obenan und zwar mit mehr als der Hälfte der Gesamtproduktion. Die andere Hälfte verteilt sich auf eine große Zahl von Ländern, namentlich Spanien-Portugal, Großbritannien, Chile, Japan, Deutschland ꝛc. Der Kupferkonsum steigt von Jahr zu Jahr außerordentlich, namentlich infolge der großartigen Entwickelung der elektrischen Industrie, sowie auch der Steigerung des Schiffbaues. Vor einer Reihe von Jahren war bereits der Versuch gemacht worden, die Vorherrschaft der Vereinigten Staaten auf dem Kupfermarkt durch einen Trust von beispiellosem Umfang zu einem unumschränkten Weltmonopol auszudehnen. Dieses Unterfangen fand seinen jähen Abschluß mit einem der Größe des Unternehmens entsprechenden Bankkrach in Paris, wo das Weltmonopol kapitalisiert werden sollte. Da eben die Vereinigten Staaten doch immerhin nur die Hälfte der Weltproduktion liefern und die übrige Produktion sich über die verschiedensten Länder erstreckt, so war ein absolutes Zusammenschließen der Produzenten nicht durchführbar, und an dieser oder jener Stelle konnte und mußte das Monopol durchbrochen werden. In handelspolitischer Beziehung liefert allerdings die große Kupferproduktion den Vereinigten Staaten gerade gegenüber einem Lande mit so hoch entwickelter elektrischer Industrie wie Deutschland eine nicht zu verachtende Waffe in die Hand.

Was anderseits die deutsche Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten anlangt, so steht bei weitem an erster Stelle der Zucker, dessen Ausfuhr allerdings von Jahr zu Jahr zurückgeht und in absehbarer Zeit mit einer immer weiteren Verminderung rechnen muß. Wichtig sind daneben gewisse Gruppen der Textilindustrie und der Konfektion. So haben wir namentlich eine erhebliche Ausfuhr an halbseidenen Stoffen und baumwollenen Strumpfwaren. Ferner die Ausfuhr von Porzellanwaren, von Produkten der chemischen Industrie und der Spielwarenfabrikation. In den meisten Artikeln ist unsere Ausfuhr unter dem Einfluß der neuesten amerikanischen Handelspolitik zurückgegangen, nur die chemische Industrie, in der Deutschland auf dem Weltmarkt unerreicht dasteht, hat auch unter den schwierigen handelspolitischen Verhältnissen vermocht, ihre Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten zu steigern.

Für den bisherigen Hauptausfuhrartikel, den Zucker, liegen die Verhältnisse folgendermaßen: Von den etwa 5 Millionen Tonnen der europäischen Zuckerproduktion bringt Deutschland gegen 2 Millionen hervor. Die Zuckerproduktion

Digitized by Google

der Welt ist auf rund 8 Millionen Tonnen zu schätzen. Von der deutschen Produktion wird mehr als die Hälfte ausgeführt und von der gesamten Ausfuhr geht wiederum mehr als die Hälfte nach Großbritannien, mehr als ein Drittel nach den Vereinigten Staaten. Die Vereinigten Staaten haben sich heute in den Besitz eines der wichtigsten Länder der Rohzuckerproduktion gesetzt. Je mehr sich die wirtschaftlichen Verhältnisse auf Cuba ordnen werden, um so unabhängiger wird die Union von der Rübenzuckereinfuhr.

Für die fernere Zukunft dürfte es kaum einem Zweifel unterliegen, daß das in raschem Wachsen befindliche Rübenzuckerareal in den Vereinigten Staaten und die rapide Produktionszunahme von Rohrzucker in absehbarer Zeit die deutschen Zuckerexporte für die Vereinigten Staaten unötig machen wird, zumal die Rohrzuckerproduktion in Cuba nach einiger Zeit in erheblichem Umfange wieder aufgenommen werden wird.

In Deutschland muß man damit rechnen, daß in unserem gesamten Außenhandel der bisher an hervorragender Stelle stehende Zucker eine immer geringere Rolle spielen wird. Hiervon wird aber im ganzen nur unsere Handelsbilanz, nicht aber notwendigerweise auch unsere Zuckerproduktion getroffen werden; denn je billiger nach der in absehbarer Zeit auf Grund internationaler Vereinbarung wohl zu erwartenden Aufhebung der Zuckerausfuhrprämie der Zucker im Inlande geliefert werden wird, um so mehr wird der Inlandkonsum sich heben. Das Land, nach dem heute unsere Hauptausfuhr sich richtet, Großbritannien, hat einen ungleich größeren Zuckerkonsum auf den Kopf der Bevölkerung als Deutschland selbst. Dort schätzt man den Zuckerverbrauch auf mehr als 35 kg pro Kopf, in den Vereinigten Staaten auf etwa 30 kg, bei uns dagegen nur auf etwa 12 kg.

Mit einer durchaus möglichen erheblichen Steigerung des Zuckerkonsums im Inlande wird die deutsche Zuckerproduktion einen Teil des ausländischen Marktes, insbesondere den der Vereinigten Staaten, sehr wohl verschmerzen können. Unsere Handelsbilanz gegenüber den Vereinigten Staaten allerdings geht alsdann einer weiteren Verschlechterung entgegen. In der gleichen Richtung wirken übrigens auch noch andere Faktoren, so die Aufnahme einer deutschen Anleihe in den Vereinigten Staaten und die in Aussicht stehende amerikanische Konkurrenz gegen unsere deutsche Schiffahrt, die bisher in dem deutsch-amerikanischen Verkehr die unbestrittene Vor- und Alleinherrschaft hatte.

Ueberhaupt dürfte im Laufe der nächsten Jahrzehnte das Bedürfnis der Vereinigten Staaten nach Importen von Industrieerzeugnissen aus Deutschland sich kaum erheblich steigern, da die Textil-, Leder-, Glas- und Papierfabrikation und auch die chemischen Industrien dort in einem ganz erheblichen

Digitized by Google

Aufschwunge begriffen sind. Möglicherweise wird die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten allmählich nicht nur relativ, sondern sogar absolut abnehmen, wie anderseits für die Einfuhr von Getreide- und Fleischprodukten nach Deutschland aus den Vereinigten Staaten sich unschwer aus Süd-Amerika, Rußland, dem Balkan oder Asien Ersatz beschaffen ließe. Anders liegt es mit der Baumwolle und zum Teil auch mit dem Tabak. Es müßte eines der Hauptziele der deutschen Kolonialpolitik in Afrika sein, die dort klimatisch mögliche Baumwollenproduktion mit allen Mitteln, auch mit erheblicher Unterstützung, in möglichst großem Stil zu fördern, da in der deutschen Abhängigkeit von der amerikanischen Baumwollenversorgung die schwächste Stelle unserer wirtschaftlichen Position gegenüber der Union liegt, zumal sich in den Vereinigten Staaten die Bestrebungen mehren, die Exporte fertiger Textilwaren nach Südamerika in die Hand zu bekommen, anstatt hierzu nur das Rohmaterial an Europa zur Verarbeitung zu liefern. —

Der Verkehr mit den Vereinigten Staaten bildet das größte, zugleich aber leider in mancher Beziehung das unerfreulichste Kapitel in dem überseeischen Verkehr Deutschlands. Nicht nur die deutsche Handelsbilanz ist gegenüber den Vereinigten Staaten stark negativ, sondern vor allen Dingen auch die Wanderungsbilanz. Viele Hunderttausende hat Deutschland als Kulturdünger an die Vereinigten Staaten abgegeben, gerade dort haben die deutschen Auswanderer ihre Staatsangehörigkeit am schnellsten aufgegeben, dort haben sie geholfen, jene gewaltige wirtschaftliche Konkurrenz zu schmieden, die uns heute von dem dritten Weltreich auf dem internationalen Markt, ja bereits auf dem eigenen Markt bereitet wird.

Wenn zu Beginn dieses Jahres drüben in der Union das stolze Wort gefallen ist: „Amerika beherrscht die Welt", so war dieses Wort zunächst zwar nur auf einen beschränkten Industriezweig gemünzt, aber es enthält doch zugleich das Bewußtsein der rastlos vordringenden Amerikaner, daß sie berufen sind, den Industrieländern der Alten Welt die denkbar schärfste und schwerste Konkurrenz zu bereiten, und das Geständnis, daß sie gewillt sind, auf allen Gebieten des wirtschaftlichen und demnächst auch des politischen Lebens um die ausschlaggebende Stellung in der Welt zu ringen. Für uns Deutsche aber enthält dieses Wort darüber hinaus noch die schmerzliche Erinnerung daran, daß deutsche, dem Vaterlande entfremdete Kräfte einen sehr wesentlichen Anteil daran gehabt haben, diese Konkurrenz aufzurichten und zu stärken, daß die ganze deutsche Auswanderung nach den Vereinigten Staaten dem Mutterlande verloren ist, daß die deutsche Handelsbilanz gegenüber den Vereinigten Staaten zusehends ungünstiger für uns geworden ist und daß

Digitized by Google

wir in Zukunft mit einer weiteren Verschärfung der wirtschaftlichen Gegensätze zu rechnen haben.

Die an anderer Stelle eingehend besprochene Schiffahrtssubventionsvorlage in der Union kehrt ihre Spitze mit in erster Linie gegen die blühende deutsche Schiffahrt, die ihren Schwerpunkt immer noch auf der Linie Nordsee-New York hat. Die Abschließungstendenzen der amerikanischen Handelspolitik kehren ihre Spitze in erster Linie gegen die Einfuhr aus Deutschland, das auf einen großen Teil der amerikanischen Einfuhr angewiesen ist. Und auch die politischen Reibungsflächen zwischen beiden Ländern vergrößern sich, nachdem sie in der Südsee Nachbarn geworden sind, nachdem die Vereinigten Staaten die feste Absicht kundgegeben haben, sich zu Herren über die künftige Durchgangsstraße des Weltverkehrs zwischen dem alten und dem neuen Mittelmeer, dem Atlantischen und dem Großen Ocean, zu machen.

Je mehr auf diesen Gebieten die Schwierigkeiten von Tag zu Tag wachsen, um so mehr wird es unsere Aufgabe sein, einerseits durch Stärkung unserer Seemacht und durch wirtschaftspolitische Verständigung, sei es nun mit den Vereinigten Staaten, sei es mit den konkurrierenden Rohstofflieferanten, unsere Stellung zu befestigen, auf der anderen Seite für die eintretenden und zu gewärtigenden Verluste rechtzeitig Ersatz zu schaffen durch immer nachhaltigere Entfaltung der deutschen Flagge auf allen anderen Hochstraßen des Weltverkehrs. Wir werden, soweit es ohne Aufgabe der eigenen Interessen angängig ist, den wirtschaftspolitischen Frieden mit den Vereinigten Staaten zu befestigen suchen und werden es nicht ohne Aussicht auf Erfolg thun, da auch die Abschließungstendenzen der Union ihre Grenzen haben, da auch dieses Riesenreich sich nicht von allem Handelsverkehr mit der Alten Welt frei machen kann. Die Vereinigten Staaten sind darauf angewiesen, einen großen Teil ihrer Erzeugnisse auszuführen, und sie haben ein Interesse daran, ihre Rohstoffe mit Erfolg nach den bisher besten Absatzländern auch fernerhin ausführen zu können. Wir werden uns aber jederzeit die Möglichkeit vor Augen halten, daß die Abschließungstendenzen dennoch den Sieg davon tragen können, und daß wir das Schwergewicht unseres unentbehrlichen überseeischen Verkehrs im Notfalle nach anderen Richtungen verlegen müssen.

Einen Bundesgenossen in unserem handelspolitischen Kampf mit den Vereinigten Staaten haben wir in den amerikanischen Trusts, insofern, als das steigende Uebergewicht dieser nur unter der Herrschaft einer straffen Schutzzollpolitik gedeihenden Trusts die weitesten Schichten der Bevölkerung mehr und mehr gegen die Trusts selbst und gleichzeitig gegen ihre Grundlage, die Hochschutzzollpolitik, aufbringen muß. Je mehr also die Trusts gedeihen, um so

Digitized by Google

mehr wird das Volk gerade durch sie mobil gemacht gegen die Abschließungstendenzen, und es ist nicht unmöglich, daß auf diesem Wege von innen heraus ein Umschwung herbeigeführt wird und daß die Ueberspannung des Kartellsystems das amerikanische Volk zurückführt zu einem gemäßigten Schutzzoll, der den heute so üppig wuchernden Kartellen wenn nicht ein Ende bereitet, so doch ein gewisses Ziel ihrer Ausdehnung setzt.

Unter allen Umständen aber, ob nun diese unbeabsichtigte Wirkung der Riesentrusts erwartet werden darf oder nicht, werden wir uns, wie gesagt, wappnen müssen, indem wir unsere eigene koloniale Rohstoffproduktion fördern, im Notfalle die mit den Vereinigten Staaten konkurrierenden Rohstofflieferanten begünstigen und für unseren überseeischen Verkehr und industriellen Absatz diejenigen Märkte pflegen, auf denen wir unseren wirtschaftlichen und politischen Einfluß am besten zu sichern vermögen. Von diesem Gesichtspunkt aus gewinnen für uns in Zukunft die heute neben der großen Weltverkehrsstraße vom Kanal nach der Ostküste der Union zurücktretenden Hochstraßen des Weltverkehrs eine steigende Bedeutung und beanspruchen sie eine steigende Pflege.

Digitized by Google

Die deutschen Interessen in Mittel- und Südamerika.

Wenn wir Umschau halten nach denjenigen Wegen des transozeanischen Wirtschaftsverkehrs, die für uns neben der Verbindung mit den Vereinigten Staaten eine wesentliche Rolle spielen, so wird unser Auge vor allen Dingen auf die mittel- und südamerikanischen Märkte, vornehmlich die Südamerikas, gelenkt, die in unserem Handelsverkehr einen ganz besonderen Platz einnehmen und in Zukunft vielleicht noch mehr einnehmen werden, je mehr die in dem letzten Abschnitt angedeutete Entwickelung sich vollziehen wird. Der mittel- und südamerikanische Markt steht, unter dem Gesichtspunkt seiner Bedeutung für den deutschen Handel betrachtet, an zweiter Stelle unter den transozeanischen Märkten, übertroffen nur von dem gewaltigen Umsatz im Verkehr mit Nordamerika. Auch seinen handelspolitischen Voraussetzungen nach nimmt er eine Art Mittelstellung ein zwischen dem einheitlichen Marktgebiet der Vereinigten Staaten und den anarchischen Handelszuständen der Halbkulturstaaten, die unsre sonstigen überseeischen Interessengebiete darstellen. So kann der deutsch-südamerikanische Handel nicht ebenso tief durch eine feindliche Wirtschaftspolitik getroffen werden, wie der mit Nordamerika, da ein gemeinsames Vorgehen der einander mißtrauisch gegenüberstehenden Staaten des südlichen Kontinents ausgeschlossen scheint; ein Verlust auf einer Seite kann durch einen Gewinn auf der anderen jederzeit ausgeglichen werden. Einen weiteren Vorteil bieten die südamerikanischen Republiken für den Export durch die Unselbständigkeit der Rasse, deren Charakter eine inländische Konkurrenz noch auf lange Zeit hin fast ausgeschlossen erscheinen läßt. In großen Teilen wird schon das tropische Klima industriellen Wettbewerb unmöglich machen, da vorläufig alle Versuche, Fabriken mit künstlichen Kühleinrichtungen zu schaffen, an der unbegrenzten Verteuerung scheitern müssen, die wenigen Fälle ausgenommen, in denen die Wertsteigerung des bearbeiteten Gegenstandes eine außergewöhnliche ist.

Eine weitere Eigentümlichkeit unseres Handels mit Südamerika besteht darin, daß er sich, als einziger in nennenswertem Umfange, nicht nur auf

Digitized by Google

regelmäßigen Linien oder großen Handelsdampfern vollzieht, sondern daß noch immer für den Verkehr mit der West-Küste namentlich das Segelschiff große Bedeutung hat. Dieses letztere legt nun durch seine von komplizierteren Faktoren abhängende Bewegung ein Element des Zufalls in die Zahlen unserer Handelsbilanz.

Der südamerikanische Markt hat allerdings nicht nur Vorteile. Ganze Staatengruppen, wie z. B. seit Jahren schon die Mehrzahl der um das amerikanische Mittelmeer gelegenen, sind beständigen politischen und wirtschaftlichen Erschütterungen ausgesetzt, die geregelte Handelsbeziehungen überhaupt nicht zustande kommen lassen. Die hoffnungslosen finanziellen Zustände in den Regierungen schaffen dem großen Handel auch nur Nachteile, während die Schwankungen des Geldwertes einem spekulativen Freibeutertum Thür und Thor öffnen.

Vor allem ist es auch der umstrittenste Markt, da er, den Mächten Europas gleichmäßig geöffnet, für die Vereinigten Staaten als natürlichstes Absatzgebiet am nächsten liegt, außerdem ein großer Teil der von jenen Ländern gelieferten Rohstoffe völlig unentbehrlich für die moderne Wirtschaft ist, so daß der Export dorthin häufig mit dem billigeren Tarif der notwendigen Rückfracht rechnen kann. Immerhin sind die Versuche Amerikas, den europäischen Handel an die Wand zu drücken, nicht so aussichtsreich, wie sie bei einseitiger Betrachtung der geographischen Lage scheinen mögen, die in der wachsenden Abneigung der Romanen gegen den Angloamerikanismus ihr natürliches Gegengewicht finden.

Der deutsch-südamerikanische Handel vollzieht sich nun, soweit Dampfer in Betracht kommen, fast ausschließlich auf deutschen Schiffen, während für den Handel mit der Westküste auch englische und norwegische, sogar italienische Segler sorgen, außer einer nicht geringen Anzahl Reedereien, die diesen Geschäftszweig ausschließlich pflegen, darunter als größte die von F. Laeisz in Hamburg, die allein über 16 Segelschiffe mit einem Gesamttonnengehalt von über 30 000 Tonnen verfügt und im Gegensatz zur Mehrzahl der anderen Firmen mit durchaus modernem Material arbeitet.

Schon diese Thatsache lehrt die auf den ersten Blick sehr ungünstig erscheinende Handelsbilanz Deutschlands korrigieren, da ja fast der gesamte Gewinn aus der Fracht Deutschland zufällt. Darüber hinaus sind aber unsere Landsleute in großem Umfange an den Unternehmungen industrieller und kommerzieller Natur, an Plantagen und Eisenbahnbauten beteiligt, so daß oft die gesamte Wertsteigerung der Produkte vom Augenblick der Ernte oder der Herstellung an in deutsche Hände fließt. Schätzungsweise bestimmte Zahlen

Digitized by Google

über die Interessen Deutschlands werden bei den einzelnen Ländergruppen gelegentlich gegeben werden. Hier nun noch einiges Allgemeine.

Der deutsche Dampfschiffsverkehr nach Mittel- und Südamerika war früher in mehrere konkurrierende Linien geschieden, von denen die Hamburg-Südamerikanische mit der de Freitas-Linie einen heftigen Tarifkampf führte, wie er einige Jahre früher um den chilenischen Handel zwischen der Kosmos- und der Hamburg-Pacific-Linie entbrannt war. Der Kampf endete mit einer Verschmelzung der konkurrierenden Linien.

Das Bedürfnis, für ihr ungeheures Schiffsmaterial unter allen Umständen Verwendung zu finden und ungünstigen Konstellationen in einem Erdteil jederzeit durch Pflege der anderweitigen Beziehungen die Spitze bieten zu können, hat die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt A.-G. dazu geführt, ihre Stellung in dem südamerikanischen Verkehr zur herrschenden zu machen. Nachdem sie in enge Verbindung mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft getreten war, gewann sie in der letzten Hälfte 1900 mit einer Reihe neuer Unternehmungen die unbedingte Suprematie im südamerikanischen Handel durch Ankauf der südamerikanischen Linie de Freitas, Einrichtung einer neuen nordbrasilischen Linie, die über Para den Amazonenstrom aufwärts bis ins Herz Brasiliens nach Manaos führt, schließlich durch einen Vertrag mit der Kosmos-Gesellschaft, wodurch ihr ein bedeutender Anteil an dem Verkehr der südamerikanischen Westküste gesichert wird. Dazu plant sie eine direkte, auch für Personenverkehr erster und zweiter Klasse geeignete Linie nach Mexiko, wohin bisher nur eine Verbindung über die westindischen Häfen bestand. Bei der Bedeutung, die sie von Anfang an auch dem Besitz außerdeutscher Linien beilegte, bemühte sie sich, freilich vergeblich, 1896 um Schaffung einer deutschen Verbindung New York-Brasilien. Immerhin besitzt sie gegenwärtig eine Linie Genua-La Plata und die soeben erworbene zwischen Amsterdam und Brasilien der englischen Gesellschaft Gellatly-Hankey & Co. Sie betreibt also gegenwärtig mit Dampfern der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft drei große Linien, von denen zwei wöchentlich, die erste über Bahia oder Pernambuco nach Rio de Janeiro, die zweite nach den La-Plata-Staaten, sodann eine halbmonatliche nach Südbrasilien, weiterhin mit der Kosmos-Gesellschaft gemeinsam die künftige Linie nach Chile und mit eigenen Schiffen in eigener Leitung eine sehr häufig verkehrende Linie nach Westindien und Mexiko (Nov. 1900 sieben Schiffe von Hamburg!) und die vorläufig einmal monatlich laufende neue Linie nach Para und Manaos.

Daneben tritt der regelmäßige Verkehr der anderen Linien, vor allem der vom Norddeutschen Lloyd nach Brasilien und den La-Plata-Staaten auf mehreren Linien unterhaltene erheblich zurück, hauptsächlich wohl, weil die genannte

Digitized by Google

Gesellschaft gegenwärtig die ostasiatisch-australischen Linien zu entwickeln bemüht ist.

Wie bedeutend die Beteiligung deutscher Schiffe auch am außerdeutschen Handel ist, mögen einige Zahlen der amtlichen Statistik beweisen. Es nahmen 1897/98 deutsche Schiffe teil am Küstenverkehr von Mexiko mit 53, von Centralamerika, Ostküste mit 30, Westküste mit 283, von den westindischen Inseln mit 690, von Brasilien mit 430, von den La-Plata-Staaten mit 282, von Chile mit 371 und vom Rest der Westküste mit 152 Fahrten. Diese Zahlen würden sich bedeutend erhöhen, wenn man die thatsächlich deutschen, den Bundesgesetzen entsprechend aber unter fremder Flagge fahrenden Dampfer der innerstaatlichen Küstenlinie (in Valdivia z. B. 40 kleine Dampfboote unter chilenischer Flagge) in die Rechnung einbezöge. Außerdem seien als Beispiel genannt der Verkehr deutscher Schiffe zwischen Brasilien und Afrika mit 87 Seereisen (175 986 Registertonnen) und der zwischen Westindien und Frankreich mit 74 Seereisen (105 888 Registertonnen), um einen Begriff zu geben von der gewaltigen, aus der einfachen Handelsstatistik nicht erkennbaren Interessen Deutschlands in Südamerika.

Auch die Zukunft unseres Handels mit Südamerika erscheint gesichert, da er nicht nur auf einem einfache Verkehr mit einer anderen Nation ruht, die, in ihren Sympathien und Antipathien schnell wechselnd, willkürlich durch eine feindliche Politik schwere Störungen des Handels hervorbringen kann, sondern häufig ausschließlich durch die Hände deutscher Kaufleute läuft, ja in einigen Teilen Südamerikas sogar auf deutsche Abnehmer rechnen kann.

Südamerika bietet der deutschen Ueberseepolitik den Vorteil, daß der Deutsche dem Spanier gegenüber hier seine Nationalität oft, seine Sprache fast immer festhält, so daß sowohl den einzelnen deutschen Kaufmann, wie namentlich den deutschen Kolonisten immerwährend enge Bande mit der Heimat verbinden, dauernde Wechselbeziehung geistiger und materieller Natur sichernd.

Südamerika ist weder geographisch und klimatisch, noch handelspolitisch betrachtet eine Einheit, es läßt sich vielmehr unter Berücksichtigung dieser Faktoren in eine Reihe von Staatengruppen scheiden, deren verschiedene Handelsbedingungen der Reihe nach betrachtet werden mögen. Die Unterschiede sind große unter dem Gesichtspunkt der Beteiligung der Deutschen am Binnenhandel und der Landwirtschaft, sowie unter dem der Exportartikel dieser Länder, erheblich geringere, wenn man die deutsche Ausfuhr nach ihnen in Betracht zieht. Wir führen unsere gewöhnlichen Handelsartikel für den überseeischen Markt aus: gefärbte und bedruckte Baumwolle, Wäsche, Strumpfwaren und Tuche, sowie wollene und halbseidene Zeuge, feine und grobe Eisenwaren, Maschinen und Maschinenteile, die Produkte unserer chemischen Industrie, Zucker (nach

Digitized by Google

Chile), bearbeitetes Gold und Silber, Glas und Fayencen, Papiere und Farbendrucke. Als Beispiel sei eine der wichtigsten Kategorieen, die unter „Baumwollwaren, dichte Gewebe, gefärbt, bedruckt ꝛc." geführt wird, nach dem Statistischen Jahrbuch 1900 angeführt (in Millionen Mark), da sie gleichzeitig die Schwankungen der letzten Jahre mustergültig illustriert.

	1895	1896	1897	1898	1899
Argentinien . .	3,6	3,8	1,9	2,7	3,4
Brasilien . . .	8,2	5,3	3,6	4,1	4,0
Chile	5,5	3,7	4,3	2,3	3,5
Ecuador	0,3	0,4	0,6	0,5	0,6
Mexiko	0,6	0,8	0,7	0,9	1,0
Peru	1,1	1,5	1,0	1,0	1,0
Uruguay . . .	0,9	1,0	0,5	1,1	1,0

Angeführt sind nur die Länder, bei denen der Wert der gehandelten Ware in den Jahren 1898 und 1899 mindestens 0,5 Millionen Mark betrug, daher fehlen die unbedeutenderen Staaten.

Die erste Staatengruppe, die wir betrachten wollen, umfaßt die um den mexikanischen Golf und das Antillenmeer liegenden Länder, dazu die westindischen Inseln. Gemeinsam ist ihnen allen die Nachbarschaft der Vereinigten Staaten, die von Galveston und namentlich von New Orleans aus den Handel zu beherrschen vermögen, zumal ihnen der Mississippi mit seinen Nebenflüssen die billige Zufuhr aus über der Hälfte ihres Gebietes gestattet. Trotzdem ist die Herrschaft der Amerikaner keineswegs eine unbedingte. Die Furcht Mexikos vor dem übergewaltigen Nachbar, der sich immer bereit zeigt, von seiner Macht auch Gebrauch zu machen, haben dieses Land von jeher dazu getrieben, in Europa Anlehnung zu suchen. Es ist ein Glück für Deutschland, daß seine große Beteiligung an der mexikanischen Entwickelung in die Zeit fällt, in der nach fast einem Jahrhundert beständiger Wirren eine ruhige und stete Entwickelung einsetzte. Hier arbeitet nach den Zusammenstellungen des Reichsmarineamtes deutsches Kapital in mehr als 50 großen deutschen Handelshäusern, die nicht nur einen großen Teil auch des außerdeutschen Handels durch ihre Hände gehen lassen, sondern durch ihre Beteiligung am Bankgeschäft auch im Geldverkehr eine wichtige Rolle spielen. Deutsche Kaffee-, Tabak-, Vanille-, Zucker-, Baumwolle- und Getreideplantagen, gelegentlich in Verbindung mit Viehzüchtereien, bedecken 100 000 ha Boden. Auf dieser Basis hat sich denn auch der Außenhandel in einer für Deutschland selten günstigen Weise entwickelt — allerdings stehen die Zahlen für Amerika vereinzelt da. Deutschlands Handel mit Mexiko betrug:

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Einfuhr (Mill. M.)	11,9	12,1	11,6	13,1	12,7	11,3	11,8
Ausfuhr	11,6	10,9	16,3	15,0	17,5	20,3	22,3

Digitized by Google

Mexiko ist mit steigenden Zahlen an der deutschen Kaffeeeinfuhr beteiligt, liefert dazu Tabak, sowie Blau- und Nutzholz (Buchsbaum), also im allgemeinen dasselbe wie andere Staaten seiner Gruppe.

Erheblich ungünstiger ist die Lage Deutschlands gegenüber den mittelamerikanischen Kleinstaaten. Auf Grund der großen Kaffeepreissteigerung bis in die Mitte der neunziger Jahre hinein hat sich das deutsche Kapital namentlich in dem wichtigsten dieser Länder, in Guatemala, bedeutend engagiert, so daß das Nachlassen der Hochkonjunktur sich sehr fühlbar gemacht hat. Um den Umfang der deutschen Interessen in diesem Lande klarzulegen, sei erwähnt, daß sieben große Aktienunternehmungen, von denen fünf mit einem Kapital von drei bis vier Millionen Mark arbeiten, im Plantagenbau thätig sind, dazu ist deutsches Kapital in Eisenbahnen und gewerblichen Anlagen festgelegt.

Erschwerend für den deutschen Handel wirkt auch das augenfällige Gravitieren fast aller dieser Staaten nach dem Stillen Ocean, so daß nur die wertvolleren Artikel von Colon aus durch die Hamburg-Amerika-Linie verschifft werden, während der größte Teil des Exportes den weiten Weg durch die Magalhaensstraße auf Dampfern der Kosmoslinie oder Segelschiffen wählt.

Auch die zwei benachbarten Großstaaten oder Staatenbünde, von Columbia und Venezuela, sind nach einer kurzen Zeit besserer Hoffnungen, in der sich namentlich in letzterem deutsches Kapital sehr stark an der Entwickelung des Landes beteiligt hat, in die alte Anarchie zurückgesunken. Während Columbia sich mit den bescheidenen Sätzen Griechenlands und Serbiens an unserer Ein- und Ausfuhr beteiligt, nahm Venezuela zeitweise eine bedeutendere Stelle im Verkehr mit Deutschland ein (1893 z. B. 0,4 Prozent unserer Einfuhr wie unserer Ausfuhr) bei einem Export nach Deutschland von 20,4 Millionen, die indes bis 1899 auf weniger als die Hälfte gesunken war. Damit korrespondiert natürlich der Wert unserer dortigen Interessen, unter denen die mit einem Kapital von 60 Millionen Mark gegründete Venezuela-Eisenbahn voransteht. Solange eine Besserung der politischen und wirtschaftlichen Lage dieser haltlosen Staatengebilde nicht eintritt, ist der thatsächliche Wert dieser Unternehmungen gering.

Umfassender sind unsere Beziehungen zur westindischen Inselwelt, die uns ja eine Reihe so wichtiger Produkte wie Tabaksblätter liefert und im allgemeinen geordnete Zustände besitzt oder ihnen entgegengeht, ausgenommen freilich die beiden Negerrepubliken. Ueberall sind hier unsere Handels-, vor allem auch unsere Schiffahrtsinteressen höchst bedeutende und wachsende, unsere Ausfuhr nach Cuba z. B., die 1893 einen gewissen Tiefstand erreicht hatte, hat sich seitdem, ungeachtet des Krieges, verdreifacht und ist noch immer erweiterungsfähig.

Digitized by Google

Wie in fast allen bisher genannten Staaten, so ist auch die Entwickelung des größten und für uns wichtigsten, Brasiliens, keine einfach aufsteigende, sondern eine mannigfach durch kommerzielle und politische Krisen gestörte. Der erste große Aufschwung des Landes fand sein Ende durch die Entwertung des Zuckers. Dann trat der Kaffee an seine Stelle, und die Reihe wachsender Zahlen in der Ausfuhr machte Brasilien bis 1895/96 zu einem kaufkräftigen Lande, das 1,6 Prozent unserer Gesamtausfuhr verbrauchte. Das plötzliche Sinken des Wertes dieses Hauptausfuhrartikels konnte das Land auch nicht durch außerordentliche Erhöhung der Ausfuhr ausgleichen: den 54 075 Tonnen im Werte von 82,2 Millionen Mark, die Brasilien im Jahre 1895 an uns abgab, stehen zwar 1899 82 995 Tonnen gegenüber, die aber nur noch 51,5 Millionen Mark darstellen. Diese großen Verluste an wichtigstem Handelsartikel kann so wenig eine steigende Ausfuhr von Kakaobohnen wie der nach dem Ertrage der Ernten schwankende Tabakexport oder die durch die nordamerikanische Konkurrenz bedrängte Baumwollproduktion ausgleichen.

Es wäre indessen unrecht, aus den sinkenden Exportzahlen auf ein Zurückweichen des deutschen Handels vor der ausländischen Konkurrenz zu schließen. Im Gegenteil ist die verhältnismäßige Entfaltung unseres Handels eine sehr günstige. Schon 1898 waren in unserem Schiffsverkehr mit Brasilien von

insgesamt 370 Schiffen mit 489 973 Registertons
deutsch 235 Schiffe mit 390 031 Registertons

und dieses Verhältnis wird sich mit Schaffung der obenerwähnten neuen Linien noch wesentlich bessern.

Den Handel vermitteln 170 deutsche Häuser mit einem Kapital von 150 Millionen Mark, und zwar nicht nur den mit Deutschland, sondern auch einen großen Teil des englisch-amerikanischen, da ja gerade hier im zweisprachigen Lande dem deutschen Kaufmann seine überlegene Sprachenkenntnis zu gute kommt. Namentlich am Kaffeehandel haben deutsche Häuser einen hervorragenden Anteil. So belief sich im Jahre 1900 die Kaffeeausfuhr auf neun Millionen Sack (zu 60 kg), von denen 3,6 Millionen nach New York, 2,3 Millionen nach Hamburg gingen. Der Export wird von 45 Firmen besorgt, von denen 20 deutsch sind. Die beiden größten deutschen Exportfirmen stehen mit je über 1 Million Sack bei weitem an der Spitze unter allen Kaffeeexporthäusern Brasiliens, und die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft stand mit einem Kaffeetransport von mehr als zwei Millionen Sack selbst in dem für den deutsch-britischen Verkehr mit Rücksicht auf die Chinatransporte so ungünstigen Jahre 1900 unmittelbar neben einer anderen

Digitized by Google

Linie an erster Stelle. In anderen Jahren ist das Verhältnis für uns noch günstiger.

Der Norden des Landes, vom Aequator durchschnitten, repräsentiert wohl am vollständigsten das, was man unter dem Namen „tropisches Land“ begreift. So ist der Güteraustausch der denkbar einfachste: Brasilien giebt von seinem natürlichen Ueberfluß und empfängt die Erzeugnisse der Kultur. Irgend eine, körperliche Anstrengung verlangende Bethätigung ist vorläufig ausgeschlossen. Deshalb wäre das Land auf Jahrzehnte hin tot, wenn es nicht im Amazonenstrom die herrlichste Wasserstraße der Welt besäße, die in Hunderten von Verzweigungen das ganze Land erschließt. Hier ist dem Handel eine fast unbeschränkte Erweiterung möglich, und schon findet sich auch Deutschland bereit, durch die Aufnahme des Handels bis zu seinem vorläufigen Mittelpunkt Manaos hin an der Eroberung teilzunehmen. Leider bedeutet diese Errungenschaft immer noch keine kurze und direkte Verbindung mit Nordbrasilien, die durchaus notwendig wäre zur Schaffung eines Gummiexports, wie er für Brasilien vorteilhaft, für uns aber von größtem Werte ist, um uns in einem wichtigen Handelsartikel von dem englischen und französischen Markte unabhängig zu machen. Für den Export muß der Kampf vor allem um das verarbeitete Eisen mit den Vereinigten Staaten geführt werden, da gerade hierfür die sich allmählich verschließenden Zollgesetze und vor allem Zollpraktiken Brasiliens die Konkurrenten gleichmäßig treffen.

Die Südstaaten von Brasilien: Parana, Santa Catharina und Rio Grande do Sul bilden seit Jahrzehnten ein beachtenswertes Gebiet deutscher Interessen, vorwiegend deutscher Arbeit, deutschen Grundbesitzes und deutscher Unternehmungen. Schon gegen die Mitte des Jahrhunderts waren diese Gebiete — die übrigens seiner Zeit zuerst von deutschen Entdeckungsreisenden erforscht worden sind — das Ziel einer umfangreichen deutschen Auswanderung, die dann freilich durch das bekannte von der Heydt'sche Reskript unterbunden wurde: die Folge dieser Unterbindung war, daß in einem Teil jener Staaten die zahlreichen romanischen und slavischen Einwanderer ein Uebergewicht gewonnen haben, so namentlich die Polen in Parana, die dieses Land gewissermaßen als ein „Neu-Polen“ betrachten und in der europäischen Heimat mit nachahmenswertem Eifer bestrebt sind, ihrer Nationalität dort eine geschlossene Domäne zu schaffen. Die Auswanderung Deutscher nach Brasilien bezifferte sich immerhin trotz des genannten Reskriptes in den letzten dreißig Jahren auf über 50 000 und die Zahl der in Brasilien lebenden Deutschen überhaupt auf mehrere Hunderttausend, an denen Santa Catharina den Hauptanteil hat. Auf Grund des neuen deutschen Auswanderungsgesetzes, das in erster Linie die deutsch-brasilianischen Interessen berücksichtigt, könnte sich aufs neue eine wesentlich ge-

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Digitized by Google

steigerte deutsche Auswanderung nach Südbrasilien entwickeln, wenn nicht gegenwärtig alle Kräfte im Inland gebraucht würden und demgemäß der Auswandrerstrom überhaupt außerordentlich zurückgegangen wäre. Zur Förderung einer einheitlichen Besiedelung sind auf Grund jenes Gesetzes zwei Kolonisationsgesellschaften ins Leben gerufen worden, deren eine, die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft, die Konzession für die Beförderung von jährlich 4000 Auswanderern erhalten und 650 000 ha Bodenfläche in Santa Catharina erworben hat. Die Gesellschaft, die im Jahre 1897 gegründet worden ist, trat das Erbe des „Hamburger Kolonialvereins von 1849" an, der bereits die Kolonien Donna Francisca und Sao Bento gegründet hatte. Das ihr zugestandene Gebiet übertrifft an Größe das Großherzogtum Oldenburg. Mehr als ein Viertel des Konzessionsgebietes ist bereits vermessen; verkauft waren bis Ende 1899 rund 7250 Hektar. In Zeiten geringer deutscher Einwanderung wird nach einem Uebereinkommen mit der brasilischen Regierung in beschränktem Umfange auch auf die Söhne in Brasilien altangesessener Staatsangehöriger deutscher Abkunft zurückgegriffen, die ihr altes Zugehörigkeitsgefühl nicht verloren haben und gute Lehrmeister der neu zuziehenden Ansiedler bilden. Der deutsche Grundbesitz in den drei Südstaaten zusammen wird gegenwärtig auf dreißig Millionen Mark beziffert. Von den ansässigen Deutschen hat allerdings nicht die Hälfte die deutsche Staatsangehörigkeit bewahrt, durchweg aber ist die deutsche Sprache und Sitte vollauf erhalten.

Die Zahlen unserer Auswanderer, seit 1880 zwischen 1200 und 2100 schwankend, stiegen von 1129 im Jahre 1888 über 2412 (1899) auf 4596 (1890), um dann auf ihr früheres Niveau zurückzusinken und seit 1896 gar die Zahl von 1000 nicht mehr zu erreichen. Auf ein ganz geringes Maß war sie im Jahre 1900 herabgegangen, jedoch nicht etwa aus inneren Gründen, sondern unter dem Zwang äußerer Verhältnisse. Die großen deutschen Dampfergesellschaften waren durch die umfangreichen Transporte gelegentlich der ostasiatischen Expedition zu einer beträchtlichen vorübergehenden Einschränkung ihres südamerikanischen Verkehrs gezwungen, der auf die Auswanderung entsprechend zurückwirkte. Indes werden die wirtschaftlichen Verhältnisse der nächsten Jahre darin eine in diesem Ausnahmefalle wünschenswerte Besserung voraussichtlich bringen.

Mit dem Anwachsen der deutschen Siedelungen und wirtschaftlichen Beziehungen wächst erfreulicherweise heute auch in Deutschland selbst das Interesse für die Pflege dieser Beziehungen und für die Pflege des Deutschtums in Südbrasilien. Dafür legen die deutschen Forschungsreisen in jenen Ländern Zeugnis ab. Ferner ist der fast gleichzeitig entstandenen verschiedenen Vereine zu gedenken, die sich in Deutschland mit der Pflege der brasilischen

Digitized by Google

Beziehungen beschäftigen; dazu gehört in erster Linie der deutsch-brasilische Verein (mit dem Sitz in Berlin und Zweigvereinen sowohl in Deutschland wie in Südbrasilien), der sich speziell dieser Aufgabe widmet und in dieser Richtung heute nach sorgsamer Vorbereitung in stiller Arbeit eine verdienstvolle Thätigkeit zu entfalten begonnen hat.

Zu betonen, daß politische Eroberungen für uns außer Frage sind, ist um so dringender notwendig, je mißtrauischer man in Kreisen der brasilischen Staatsmänner gegen die Deutschen in den Südstaaten wird. Dieses Mißtrauen ist durchaus ungerechtfertigt, da jene Deutschen ohne politischen Ehrgeiz und weit davon entfernt sind, auf eine Lostrennung der Südstaaten hinzuarbeiten. Auch die genannten Vereinigungen in Deutschland betonen vernünftigerweise stets mit vollem Nachdruck, daß ihnen derartige Bestrebungen vollkommen fern liegen, daß sie vielmehr nur die wirtschaftlichen und geistigen Beziehungen fördern wollen. Selbstverständlich ist es anderseits, daß die deutschen Staatsangehörigen dort den vollen Schutz von Recht und Eigentum durch das Mutterland zu beanspruchen haben, wenn sie durch die häufigen politischen Unruhen der Republik gefährdet werden; darüber hinaus aber gehen die politischen Beziehungen nicht, und der Argwohn der brasilischen Regierung, der den Deutschen zeitweise mancherlei Hindernisse in den Weg legt, entbehrt der Begründung.

Die Bezirke, auf die sich der deutsch-brasilische Verkehr und die deutschen Siedelungen in Brasilien namentlich erstrecken, sind, wie schon gesagt, die Staaten Parana, Rio Grande do Sul und Santa Catharina. Der Staat Parana kommt jedoch für eine größere deutsche Einwanderung heute kaum mehr in Betracht; diese Provinz dürfte nach übereinstimmendem Urteil künftig als überwiegend slavische und romanische Domäne zu betrachten sein. Ganz anders Santa Catharina, wo blühende deutsche Ansiedelungen in Joinville, Blumenau und Brusque mit den dazu gehörigen Distrikten vorhanden sind, und die Deutschen auch fernerhin mit den großen noch unbebauten und unbevölkerten Landkomplexen rechnen können. Sehr wichtig wäre für das weitere Gedeihen der dortigen Kolonisten die Anlage einer Eisenbahn von der Küste nach Blumenau und dem weiteren Hinterlande. Die fragliche Strecke ist auf Veranlassung der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft bereits untersucht, und von einer gegenwärtig unternommenen Nachprüfung wird es abhängen, ob ein provisorisch gegründetes deutsch-belgisches Syndikat demnächst zur Ausführung des Unternehmens schreiten wird. —

Eine dauernde Regelung unserer handelspolitischen Beziehungen zu Brasilien wäre dringend erwünscht, hat aber einstweilen wenig Aussicht. Fast

Digitized by Google

ebenso ungünstig sind die Chancen für eine Konsular-Konvention, die von Deutschland namentlich im Interesse der deutschen Einwanderer gewünscht wird.

Eine Besserung der Finanzverhältnisse, wie sie sich endlich vorzubereiten scheint, würde das Sprungbrett für einen neuen Aufschwung des deutsch-brasilischen Handels werden können, die Faktoren sind da, die Brasilianische Bank für Deutschland bereit, ihren Geschäftskreis auszudehnen, die Dampferlinien im stande, die bisher vernachlässigten Gebiete in ihren Verkehr einzubeziehen, so daß wir gerade hier mit besten Erwartungen der neuen Zeit entgegengehen können. — —

Einen wesentlichen Faktor in unseren Handelsinteressen spielt unter den südamerikanischen Staaten die argentinische Republik. An unserer Einfuhr ist Argentinien von allen überseeischen Ländern, ausgenommen Britisch-Indien, am meisten und zwar fast ebenso bedeutend beteiligt wie die Niederlande und Italien (1899 3,4 Prozent der Gesamteinfuhr) und auch als Absatzgebiet steht es an hervorragender Stelle, gegenwärtig immer noch ein besserer Abnehmer als China, Brasilien, Spanien, um nur einige Beispiele zu nennen. Auch als Ziel einer zeitweise bedeutenden Auswanderung kommt Argentinien in Betracht (1857—1893 einschließlich der Schweizer und Oesterreicher 67 000), wenn auch die starke Durchsetzung mit nicht reichsdeutschen Elementen den nationalen Sinn nicht immer so hat bewahren lassen, wie in Brasilien. Immerhin sind die geschlossenen Ansiedelungen in den Provinzen Buenos Ayres, Entre Rios und Santa Fé in gutem Gedeihen.

Nach Buenos Ayres wandern u. a. auch zahlreiche Deutsche aus Rußland, wie sich selbst noch im letzten Jahre gezeigt hat. Sie haben Stamm und Art treu bewahrt, bezeichnen sich bei der Auswanderung ausdrücklich als Deutsche und halten fest zu ihren anderen Stammesgenossen. — Neuerdings hat sich in Bremen eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 5 Millionen gebildet, die Compania Rural Bremen, die in Buenos Ayres und anderen Bezirken Grundbesitz erworben hat, um dort Ansiedelungen zu gründen und die Erzeugnisse von Ackerbau und Viehzucht durch Errichtung großer Mühlen und Fabriken verschiedener Art zu verwerten. Ferner steht ein Braunschweiger Haus im Begriff, nicht weniger als achtzig Kornhäuser in Argentinien anzulegen, um den argentinischen Weizenhandel in ruhige Bahnen zu lenken und das Produkt sachgemäß zu verwerten.

Schon das Angeführte zeigt die Bedeutung des Landes für unsere überseeischen Interessen. Unsere Reedereien kommen den Bedürfnissen des Handels entgegen, wie die noch vor kurzem existierenden sechs Linien nach Buenos Ayres zeigen, von denen jetzt allerdings drei in einer Hand vereinigt sind,

Digitized by Google

darum aber nur noch häufiger betrieben werden; außer den zwei obengenannten Gesellschaften laufen gegenwärtig noch Dampfer der Hansa- und Kosmoslinie, letztere ja gegenwärtig ebenfalls in Beziehung zur Hamburg-Amerikanischen P.-A.-G. stehend, Argentinien an. Trotz dieser großen Handelsinteressen ist Deutschlands Stellung in Argentinien verhältnismäßig am wenigsten gesichert, und in stetem, keineswegs immer siegreichem Kampf mit der englischen und amerikanischen Konkurrenz begriffen. Die Ursachen sind ältere: als man in Kapitalisten- und Handelskreisen vor etwa zwanzig Jahren aufmerksam wurde auf die „unerschöpflichen" Reichtümer dieses Landes, das für Nordländer zunächst auch günstigere Existenzbedingungen bot als die Mehrzahl der übrigen „unerschöpflichen" Gebiete, bemächtigte sich eine schnell steigende Spekulationswut der Ausbeutung all' dieser Reichtümer, Milliarden wurden angelegt und verloren oder auf Jahrzehnte hinaus zinslos verliehen — Deutschland war daran beteiligt, aber nicht als Haupthandelnder und Leidender. Aber heute noch sind die Beziehungen aller der englischen und amerikanischen Eisenbahn-, Plantagen- und Bergbauunternehmer zahlreich und eng, so daß der Konkurrenzkampf hier schärfer und verlustreicher für den deutschen Kaufmann ist, als anderswo, und unser Export dorthin umfaßt dauernd nur etwa ein Zehntel der Gesamteinfuhr Argentiniens; allerdings ist er im Gegensatz zur Ausfuhr nach den anderen Ländern Südamerikas seit den neunziger Jahren wieder im Steigen begriffen.

Unsere wesentlichsten Einfuhrartikel aus Argentinien sind: Rindshäute (grün und gesalzen, wie gekalkt und getrocknet), Pferdehäute, rohe Schafwolle, Fleischextrakt, dazu das vielumstrittene Quebrachoholz und vor allem Weizen (1899 für 32 Millionen Mark) und Mais.

Von den weiteren der als „La Plata-Staaten" zusammengefaßten Ländern ist für unsern Handel Urugnay durch seine Lage weitaus das wichtigste. Es liefert uns 65 Prozent unseres Fleischextraktes, dazu Häute und Felle, empfängt dafür deutsche Waren im Werte von 10,4 Millionen (1899) und übertrifft als Abnehmer sowohl Venezuela und Columbia in ihrer gegenwärtigen Wirrnis, wie auch alle Staaten der Westküste außer Chile.

Paragnay, das direkt von uns naturgemäß nur sehr wenig bezieht, ist immerhin als Interessengebiet wichtig dadurch, daß es zwei reindeutsche Kolonien besitzt, deren Bewohner — eine seltene Ausnahme — zum weitaus größten Teil die deutsche Staatsangehörigkeit sich bewahrt haben. Unter den 17 000 Fremden befinden sich nach der mehrfach citierten Denkschrift 12 500 Deutsche. Das zeigt genugsam die Wichtigkeit des Landes für unser Volkstum.

Die amerikanische Westküste besitzt in Chile eine für unseren Handel überaus wichtigen Staat, dessen an guten Häfen reiche Küste schon der

Digitized by Google

deutschen Kosmoslinie bisher gute Erfolge sicherte, die sich gewiß außerordentlich steigern werden, wenn die Hamburg-Amerika-Linie den Betrieb mit modernen Schiffen aufnimmt. Der deutsche Handel steht hier unzweifelhaft an erster Stelle, wir lieferten 1898 ein Achtel der gesamten Einfuhr und übernahmen ein Drittel der Ausfuhr. Die Thatsache, daß zwei überseeische Banken hier Filialen besitzen, daß in Concepcion fast zwei Drittel der ausländischen Handelshäuser in deutschem Besitz sind, daß hier —, als in dem einzigen Staate Südamerikas, auch ein gewisser Einfluß auf öffentliche Angelegenheiten von Deutschen ausgeübt wird, zeigt zur Genüge, daß wir hier wie dem verhältnißmäßig bestgeordneten, so auch dem für deutsche Arbeit und deutsche Kultur zugänglichsten Staate gegenüberstehen. Industrielle Unternehmungen und Minen sind nicht wenige in deutschem Besitz; trotz mancher Krisen (1897 vor allem) sind die Zahlen der Aus- und Einfuhr verhältnismäßig schnell wieder günstigere geworden. 1898 verkehrten zwischen deutschen und chilenischen Häfen 191 Schiffe mit 380 917 Registertons, davon waren $^3/_4$ deutsch, nämlich 146 mit 311 171 Registertons. Immerhin fehlt dem Lande in Folge des Mangels eines Plantagenbetriebes eine eigentlich seßhafte deutsche Bevölkerung mit ihren konservativen Tendenzen.

Weniger ist von dem Rest Südamerikas, von Peru, Bolivia und Ecuador zu melden. Die geringe Kaufkraft der Länder hält den deutschen Export nieder; an eine systematische Ausbeute der natürlichen Reichtümer kann bei den heillosen Zuständen, auf deren endliche Besserung zu hoffen auch die Mutigsten verlernen, nicht gedacht werden; da niemand mehr Geld in dortige Unternehmen geben mag, so kommen sie für uns weniger in Betracht, wenn auch einzelne Artikel eine wichtige Rolle in der deutschen Einfuhr einnehmen, so vor allem der in steigendem Umfange aus Ecuador bezogene Kakao (1895 für 4,1 Millionen, 1899 für 7,8 Millionen), und mancherlei Unternehmungen in deutschen Händen sind.

So zeigt das Gesamtbild unserer südamerikanischen Handelsbeziehungen mancherlei Schattenseiten; aber sie verschwinden bei einer Betrachtung unter größerem Gesichtswinkel vor den zahlreichen Vorteilen, die hier in einem Lande, wo der Deutsche Deutscher bleibt und das eine gewaltige Entwickelung, nicht geringer als die Nordamerikas, erleben kann und wird, der deutschen Zukunft bewahrt werden, wenn wir verstehen, bei dem lebhaften Wettbewerb unseren Platz zu behaupten. Denn jedem dieser Staaten wird der Tag kommen, wo eine innere Macht oder einfach äußerer Zwang den thörichten Zänkereien händelsüchtiger Politiker ein Ende machen wird, und ein allgemeier Aufschwung an die Stelle vergnügten Vegetierens tritt.

Digitized by Google

Deutschland und Afrika.

a. Der deutsch-afrikanische Handelsverkehr.

In dem „schwarzen Erdteil", dem wir schließlich noch unsre Aufmerksamkeit schenken wollen, ist Deutschland zunächst interessiert durch seinen ausgedehntesten Kolonialbesitz — Landflächen, die an Ausdehnung das Mutterland weit übertreffen und die in Zukunft einmal das Mutterland unabhängiger machen sollen von der Rohstoffeinfuhr aus fremden Ländern. Aber die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Afrika beschränken sich keineswegs auf den Verkehr mit den eigenen Kolonien, der vielmehr nur einen kleinen Bruchteil des deutsch-afrikanischen Gesamtverkehrs bildet, sondern erstrecken sich über alle wichtigeren Küstenstrecken des ganzen Erdteils.

Die deutschen Kolonien in Afrika, ihre Entwickelung und ihre Zukunft darzulegen, kann hier nicht unsere Aufgabe sein. Wir dürfen nach dem heutigen Stande der Dinge aber wenigstens feststellen, daß Deutsch-Afrika im Allgemeinen ein Bild regen, nicht mehr erfolglosen, und gute Aussichten für die Zukunft verheißenden Vorwärtsstrebens gewährt. Wo sich gelegentlich rückläufige Bewegungen geltend machen, sind sie allein auf die Unterlassungssünden der in kolonialen Dingen gar zu zaghaften Mehrheit des deutschen Reichstags zurückzuführen. Daß wir von dem Ziel der wirtschaftlichen Entwickelung in unsern afrikanischen Kolonien durchweg noch weit entfernt sind, bedarf keiner ausdrücklichen Betonung. Aber wir können und müssen je länger je mehr die Zuversicht gewinnen, daß wir dieses Ziel für die Zukunft recht hoch stecken können und daß wir es dennoch erreichen werden, wenn wir uns beeilen, alte Unterlassungssünden gut zu machen und uns in der nächsten Zeit von Kleinlichkeit und unzeitgemäßer, höchst unrentabler Sparsamkeit frei halten. Vor allen Dingen handelt es sich gegenwärtig darum, dem Verkehr, der sich überall Bahn brechen will, entgegenzukommen und ihm zeitgemäße Mittel zur Verfügung zu stellen.

Nur auf eine Thatsache sei beiläufig noch aufmerksam gemacht: die wachsende Ausdehnung der deutschen Unternehmungen in Deutsch-Afrika, die

Digitized by Google

freilich immer noch in den Anfängen ist, aber doch schon einen Umfang gewonnen hat, der über die landläufige Auffassung erheblich hinausgeht und in Anbetracht des gerade in diesem Punkte sehr zögernden Vorgehens des deutschen Kapitals doppelt bemerkenswert ist.

Trotz der großen Zurückhaltung, die das deutsche Kapital kolonialen Unternehmungen gegenüber im allgemeinen gezeigt hat, arbeiten heute in den deutschen Schutzgebieten Afrikas doch immerhin schon 60 Millionen Mark deutschen Geldes in deutschen Gesellschaften und Anteilen an den beiden großen englischen Unternehmungen in Südwestafrika; von der Gesamtsumme entfallen je fünfzehn bis sechzehn Millionen auf acht deutsche Gesellschaften in Südwestafrika und die deutschen Kapitalien in der South-West Africa Company und den South African Territories, eine wenig geringere Summe auf zwölf Kamerunner Gesellschaften und gegen neunzehn Millionen auf die in Deutsch-Ostafrika arbeitenden siebzehn deutschen Gesellschaften. Dazu kommen die Unternehmungen in Togo und die zahlreichen kleinen Privatunternehmungen in den genannten Gebieten. Die Zahl der deutschen Firmen in Deutsch-Ostafrika zusammen beläuft sich auf mehr als hundert.

Wenn unsere Schutzgebiete im schwarzen Erdteil auch zerstreut liegen und der einheitlichen Bildung entbehren, so nehmen sie dafür wenigstens an den verschiedenen Klimazonen teil und bieten in Südwestafrika ein subtropisches Siedelungsgebiet, in den anderen Ländern tropische Plantagengebiete. Das Deutsche Reich steht als politischer Landbesitzer mit acht Prozent des vorhandenen Areals an dritter Stelle, ein Besitz, der freilich quantitativ wie qualitativ weder dem Anteil entspricht, den die deutsche Forschung an der Erschließung des Erdteils hatte, noch dem Anteil, den Deutschlands Schiffe und Handelshäuser an dem Gesamthandel ganz Afrikas errungen haben. An der Afrikaforschung hat Deutschland nächst Großbritannien den größten Anteil; es ist nicht nötig, die stolze Reihe jener deutschen Pioniere aufzuzählen, die um die Erschließung des Landes unvergängliche Verdienste errungen haben, deren Früchte zum großen Teil andere Nationen pflückten. Auch an der Erziehung der Eingeborenen durch Missionare arbeiten deutsche Kräfte weit über unser eigenes Gebiet hinaus in stärkerem Maße, als die irgend einer anderen Nation außer der britischen.

Wenn schließlich, was oft übersehen wird, auch im gesamten afrikanischen Handel die deutsche Flagge nach der britischen die Hauptrolle spielt, so darf im Hinblick auf unsere Schutzgebiete nicht vergessen werden, daß ein erheblicher Teil des Wachstums dieses deutschen Handels auch in fremden Gebieten darauf zurückzuführen ist, daß der eigene Kolonialbesitz die Förderung der deutschen Schiffahrt nach den afrikanischen Küsten zur Pflicht des Reiches machte. Da-

Digitized by Google

durch, daß Deutschland im dunkeln Erdteil Fuß faßte und politische Beziehungen geschaffen wurden, erfuhren die wirtschaftlichen Beziehungen einen Anstoß, der sich auch auf die übrigen Gebiete erstreckte und den Unternehmungsgeist in erhöhtem Maße auf den afrikanischen Gesamtverkehr richtete.

So bewältigen heute deutsche Linien mehr als den vierten Teil des ganzen Verkehrs zwischen Europa und der Westküste von Afrika, und dieser Anteil wird voraussichtlich noch ganz erheblich steigen, nachdem durch das neue Postdampfersubventionsgesetz die Ostafrika-Linie eine bedeutende Erweiterung erfahren hat. Nach der Ostküste vermittelt die deutsche Linie schon jetzt den größten Anteil am Gesamtverkehr von Europa aus, da sie die häufigste regelmäßige Verbindung bildet, und schließlich nimmt auch im Küstenverkehr zwischen afrikanischen Plätzen untereinander unsere Flagge einen hervorragenden Platz ein; sie befördert in einem Jahre auf diesen Fahrten die stattliche Menge von drei Millionen Tonnen. Alles in allem ergiebt sich, daß die deutsche Schiffahrt in Afrika nächst der britischen die Hauptrolle spielt und in einigen Teilen des Erdteils den ersten Rang behauptet, nämlich in den eigenen Schutzgebieten, dem ganzen nördlichen Teil der Ostküste, den südlichen Häfen Marokkos und in Dahomey.

Der Seeverkehr aus deutschen nach afrikanischen Häfen belief sich im Jahre 1898 auf 170 Schiffe mit 235 000 Tonnen Ladung. Ihren Schwerpunkt hat die deutsche Schiffahrt nach Afrika an der ost- und südostafrikanischen Küste. Sie hat sich vor allen Dingen entwickelt auf Grund der Subventionierung der deutschen Ostafrikalinie, die nach dem neuen Vertrage mit dem Reich jetzt auch den Verkehr auf der westlichen Linie um das Kap der Guten Hoffnung herum bedient. Bei dieser neuen Linie handelt es sich namentlich darum, den deutschen Handel in Südafrika gegenüber der englischen Konkurrenz zu stärken und durch die eigene Verbindung auch politisch die Abhängigkeit von der englischen Verkehrsvermittelung nach Möglichkeit zu beseitigen. Um die deutsche Linie konkurrenzfähig zu erhalten, mußte leider davon Abstand genommen werden, die deutschen westafrikanischen Schutzgebiete in ihren Verkehr hineinzuziehen, da die hierdurch bedingten Verzögerungen den ganzen Wert der Linie für Südafrika gegenüber der englischen Kokurrenz illusorisch gemacht hätten. Den Verkehr mit unseren westafrikanischen Kolonien bedient nach wie vor die Woermann-Linie, die ihren Betrieb nunmehr gleichfalls erweitert hat.

Der neue Vertrag der Reichsregierung mit der Ostafrika-Linie, der für 15 Jahre abgeschlossen ist, bestimmt, daß die Gesellschaft zweiwöchentliche Rundfahrten um Afrika von Hamburg aus unter Anlaufung folgender Häfen ausführen muß: Bremerhaven, einen niederländischen oder belgischen Hafen,

Digitized by Google

Lissabon, Las Palmas, Kapstadt, Port Elizabeth, East London, Durban-Delagoabai, Beira, Mozambique, Sansibar, Dar es Salâm, Tanga, Aden, Suez, Port Said, Neapel, Lissabon, einen niederländischen oder belgischen Hafen, Bremerhaven. Und zwar sollen die Häfen von Las Palmas bis Neapel abwechselnd in der genannten Reihenfolge (westliche Rundfahrt) und in der umgekehrten (östliche Rundfahrt) angelaufen werden. Außerdem ist eine östliche Zwischenlinie vorgesehen, die alle vier Wochen bis Beira und von da zurück fährt und zwischen Sansibar und Mozambique noch die Häfen Kilwa, Lindi, Mikindani und Ibo anläuft, und deren Fahrten zwischen die östlichen Rundfahrten so eingeschoben werden, daß alle vierzehn Tage ein Schiff von Neapel nach Ostafrika geht. An der Westküste geht die Fahrt direkt von Kapstadt nach Las Palmas bezw. umgekehrt. Für die dazwischen liegenden Häfen treten die Fahrten der Woermann-Linie ein, die von Tanger im Norden bis Lüderitzbucht und Port Nolloth im Süden die westafrikanischen Häfen und ganz besonders die der deutschen Schutzgebiete anläuft. Die Geschwindigkeit der Schiffe muß 12 Knoten betragen. Für die Einlegung der Westlinie ist die Reichssubvention von 900 000 Mark auf 1 350 000 Mark erhöht worden. Entsprechend der Bedeutung des deutschen Schiffsverkehrs an der ostafrikanischen Küste wird neuerdings auch dafür Sorge getragen, daß für Schiffsreparaturen auf deutschem Gebiet ausreichende Gelegenheit geboten wird. Es ist zu diesem Zweck in Dar es Salâm ein Schwimmdock von 65 m Länge und 1000 Tonnen Tragfähigkeit im Bau.

Die von der deutschen Ostafrika-Linie in ihrer heutigen Ausdehnung berührten Länder haben im Jahre 1898 zusammen eine Einfuhr von rund 390 Millionen Mark aufgenommen. Deutschland war hieran nur mit rund fünf Prozent beteiligt. Hieraus erhellt, in welchem Maße sein Handel in jenen Ländern noch steigerungsfähig ist. In einzelnen wichtigen Gebieten, wie in der Kapkolonie, steht Deutschland schon jetzt nächst England und den Vereinigten Staaten auch in der Einfuhr an dritter Stelle. Dabei ist zu beachten, daß das Anwachsen der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten, die von 1890 bis 1898 ungefähr auf das achtfache gestiegen ist, vornehmlich auf die in der Zwischenzeit erfolgte Einrichtung direkter Dampferverbindung mit Kapstadt zurückzuführen ist. Gerade der Verkehr mit Kapstadt ist aber von außerordentlicher Wichtigkeit, um so mehr, als der ganze Einfuhrbedarf der südafrikanischen Republiken zur wirtschaftlichen Wiederbelebung nach Beendigung des Krieges über die südafrikanischen Häfen gehen muß.

Eine regelmäßige Schiffsverbindung mit dem heutigen Südwestafrika kam in den 1870er Jahren durch eine Verbindung zwischen Kapstadt und der Walfischbai auf. Anfang der 1890er Jahre wurde ein direkter Verkehr von

Digitized by Google

Europa geschaffen, indem die deutsche Kolonialgesellschaft für Südwestafrika die Expedierung von Woermann-Dampfern von Hamburg nach Südwestafrika übernahm. Seit 1896 ging zunächst alle zwei Monate regelmäßig ein Dampfer von Hamburg ab, der an Stelle der Walfischbai Swakopmund als Anlaufsplatz wählte. Gleichzeitig wurde eine monatliche Verbindung von Swakopmund nach Kapstadt geschaffen, die neuerdings auch in den Betrieb der Woermann-Linie übergegangen ist. Die Verbindung mit Europa ist aus einer zweimonatlichen inzwischen zu einer monatlichen geworden.

Im gesamten Außenhandel der afrikanischen Länder stehen die deutschen Waren an dritter Stelle. Die direkte Einfuhr aus Deutschland beziffert sich zwar nur auf den fünfzehnten Teil der Gesamteinfuhr; ziehen wir aber in Betracht, daß aus dem noch näher darzulegenden Grunde große Mengen der nach Afrika gelangenden deutschen Fabrikate in den afrikanischen Einfuhrziffern nicht als deutschen Ursprungs erscheinen, so zeigt sich der thatsächliche Anteil als beträchtlich größer und es ergiebt sich, daß unter den europäischen Staaten im Handel mit Afrika unter Ausschluß von Algier die deutschen Fabrikate ebenso den zweiten Platz behaupten wie die deutsche Flagge. Unter dem Gesamthandel Deutschlands mit Afrika findet sich der Handel mit Deutsch-Afrika freilich erst an achter Stelle, aber auch hier steigern sich die Beziehungen und hat namentlich wieder der Schiffsverkehr in kurzer Zeit eine Verdoppelung erfahren.

Die deutsche Einfuhr aus afrikanischen Ländern belief sich im Jahre 1899 auf folgende Beträge: Algier 4,9; Tunis 0,2; Transvaal 39,3; Aegypten 31,9; Britisch-Südafrika 30,0; Marokko 5,0; Deutsch-Westafrika 3,6; Deutsch-Südwestafrika 0,2; Britisch-Westafrika 26,1; Portugiesisch-Westafrika 7,4; Französisch-Westafrika 3,4 Millionen Mark. Die Ausfuhr nach afrikanischen Ländern war folgende: Algier 0,4; Tunis, 0,3; Britisch-Südafrika 11,3; Orange-Freistaat 0,5; Deutsch-Westafrika 6,7; Deutsch-Südwestafrika 4,8; Transvaal 11,3; Aegypten 9,7; Deutsch-Ostafrika 2,6; Britisch-Westafrika 8,9 Millionen Mark. Wie schon bemerkt, ist in der That die Ausfuhr deutscher Waren nach afrikanischen Ländern eine erheblich größere als sie in dieser Statistik zum Ausdruck kommt. Ein großer Teil der nach den englischen Kolonien, den südafrikanischen Republiken und den portugiesischen und französischen Kolonien exportierten Waren erscheint nämlich in der deutschen Handelsstatistik nicht als Ausfuhr nach diesen Ländern, sondern als Ausfuhr nach England, Frankreich oder Portugal. Insbesondere nach den französischen und portugiesischen Kolonien nehmen die Waren ihren Weg über Frankreich oder Portugal aus Zollrücksichten. Dasselbe gilt für die über portugiesische Häfen nach den südafrikanischen Kolonien eingeführten Waren, während die Einfuhr

Digitized by Google

nach englischen Kolonien und der über das Kapland gehende Teil der Ausfuhr nach südafrikanischen Kolonien teils mit Rücksicht auf die Schiffsverbindungen, teils wegen der vorherrschenden Stellung des englischen Handels vielfach den Weg über England nimmt.

Bei dem hervorragenden Anteil, den wir besonders am Verkehr mit Ostafrika haben, ist es sehr zu beachten, daß neuerdings in Britisch-Ostafrika ein wesentlicher Aufschwung des Handels eingetreten ist, so daß Mombassa, der Haupthafen von Britisch-Ostafrika, vermutlich sowohl Sansibar wie auch Deutsch-Ostafrika in nicht zu ferner Zeit überflügeln wird. Es ist dies um so mehr beachtenswert, als der deutsche Handel an der ostafrikanischen Küste bisher, wie gesagt, die erste Rolle spielte. In weiser Voraussicht hat aber die englische Kolonialpolitik das Uganda-Gebiet im Hinterland von Britisch-Ostafrika trotz großer Opfer der eigenen Interessensphäre angegliedert und durch eine Eisenbahn mit der Küste verbunden. Diese Geldopfer machen sich bereits bezahlt durch die gewaltige Zunahme des Handels in Mombassa, welches schon jetzt als zweites Handels-Emporium der ganzen Ostküste gelten darf. Unsere deutsche Kolonialpolitik kann aus dieser Thatsache die Lehre empfangen, daß, um von der Nachwirkung der vor zehn Jahren eingetretenen politischen Besitzveränderung einmal ganz abzusehen, wir unsere Handelsvorherrschaft in Ostafrika verlieren werden, wenn wir nicht gleiche Opfer durch Eisenbahnbau ꝛc. in unserer ostafrikanischen Kolonie bringen werden.

Der Ueberblick auf das, was Deutschlands Handel und Schiffahrt bisher in ganz Afrika erreicht haben, und der Ausblick auf die völlige Ueberflügelung durch die energisch geförderte wirtschaftliche Entwickelung und Verkehrserschließung fremder Kolonien geben eine eindringliche Mahnung, daß wir in unseren eigenen Schutzgebieten auf dem Posten sein müssen. Die staatliche Förderung des Verkehrs mit den Kolonien hat in hohem Maße zu der Ausdehnung des deutsch-afrikanischen Gesamtverkehrs beigetragen; sind in anderen Gebieten Einbußen zu befürchten, so muß in den eigenen Ländern nach Möglichkeit für Ersatz gesucht werden, und steht anderseits die wirtschaftliche Entwickelung in unseren Schutzgebieten still, so ist leicht auch ein Rückschlag auf unseren Gesamtverkehr mit Afrika zu befürchten, dem sie doch immer wieder eine Stütze und einen Impuls geben sollen. Wenn in der Verkehrsfrage entschlossen und thatkräftig vorwärts geschritten, wenn der Verkehr in den Schutzgebieten und dadurch gleichzeitig die wirtschaftliche Entwickelung der Schutzgebiete und der deutsche Verkehr mit ihnen gefördert wird, so darf erwartet werden, daß diese Hebung der engeren deutsch-afrikanischen Wirtschaftsbeziehungen sich nicht allein auf den Verkehr mit unseren Kolonien beschränken,

Digitized by Google

sondern auch dem ausgedehnten und wertvollen Gesamtverkehr von Deutschlands Handel und Schiffahrt in ganz Afrika eine neue Sicherung und einen weiteren Anstoß geben wird.

Was speziell die deutschen Handelsinteressen in Südafrika anlangt, so bestehen im Kaplande rein- und gemischt-deutsche Handelshäuser in beträchtlicher Zahl, so 36 in den drei Haupthäfen, die den größeren Teil des Handels mit Deutschland in den Händen und auch an dem Handel mit den Nachbarländern einen erheblichen Anteil haben. In ihnen arbeitet ein Betriebskapital von etwa 12 Millionen Mark. Wesentlich größer aber sind die unmittelbaren deutschen Handelsinteressen in Transvaal, wo — von den Minenunternehmungen ganz abgesehen — in deutschen Handels- und Bankgeschäften gegen 100 Millionen deutscher Kapitalien und Kredite strecken, während die deutschen Anteile an den Minen auf 720—800 Millionen Mark geschätzt werden. Im Gegensatz zu dem bedeutenden Anteil deutscher Unternehmer und Kapitalisten an den Unternehmungen in den südafrikanischen Ländern selbst ist der unmittelbare Güterverkehr zwischen Deutschland und jenen Staaten nur sehr gering. Hier könnte noch ein weites Feld für Deutschlands Handel und Industrie gewonnen werden; daß bisher nicht mehr erreicht ist, hat seinen Grund wesentlich in dem Fehlen regelmäßiger deutscher Dampferverbindungen mit Südafrika. Zwar hat der deutsche Schiffsverkehr mit Mozambique, Beira, Lorenzo Marques und Durban in den letzten Jahren einen großen Aufschwung zu verzeichnen gehabt, doch fehlte es vollständig an einer entsprechenden Verbindung mit dem eigentlichen Kapland, und auch in Durban stehen die deutschen Schiffe noch so weit hinter denen anderer Flagge — und nicht nur der britischen — zurück, daß ein großer Teil des Transportes deutscher Güter nach dem Kapland, Natal und den beiden Republiken durch fremde Hände gehen muß, natürlich zu ungunsten der Konkurrenzfähigkeit dieser deutscher Waren. Die Einfuhr des Kaplandes aus Deutschland beträgt fast nur ein Drittel der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten; namentlich werden aus Amerika in großem Umfange die für den Betrieb der Goldminen in Transvaal erforderlichen Maschinen nach dem Kaplande eingeführt, in zunehmenden Mengen auch Cyankalium, ein wichtiger deutscher Handelsartikel für jenes Gebiet. Der deutsche Schiffsverkehr in Kapstadt steht, abgesehen von dem britischen, noch weit hinter dem schwedisch-norwegischen und dem französischen zurück; in Port Elizabeth und East London nimmt er die dritte Stelle ein. Er wird in der Hauptsache von den Kapstadt

Digitized by Google

anlaufenden Dampfern der Deutsch-Australischen Gesellschaft und den über Südwestafrika kommenden Woermann-Dampfern vermittelt.

Ueber den deutschen Anteil am Handel der südafrikanischen Häfen geben im einzelnen die Denkschriften zur Postdampfervorlage folgende Auskunft: In Beira, wo 38 Deutsche ansässig sind, beläuft sich bei einer Gesamteinfuhr von über 18 Millionen der deutsche Anteil auf kaum 700 000 Mark, und zwar hauptsächlich in Konserven, Mehl, Baumwollenwaren, Kurzwaren und Bier; die weitere Entwickelung der Einfuhr Beiras hängt wesentlich von der Entwickelung Rhodesias und von den in Aussicht genommenen Eisenbahnbauten ab. Im Schiffsverkehr von Beira steht Deutschland infolge der regelmäßigen Verbindung der deutschen Ostafrika-Linie an zweiter Stelle; die deutschen Dampfer laufen den Hafen allwöchentlich auf der Ausreise wie auf der Heimreise an und haben bereits eine eigene Leichterflotte zu ihrer Verfügung. — An der Einfuhr in Lorenzo Marques ist Deutschland zur Zeit nach der amtlichen Statistik nur mit acht Prozent beteiligt, doch wurden außerdem in großen Mengen Waren deutschen Ursprungs über Großbritannien, Belgien und die Niederlande eingeführt. Der deutsche Anteil am Schiffsverkehr beträgt 10—12 Prozent. In ganz Südafrika — Kapland, Natal, Delagoabai und Beira — wurden 1898 für rund 470 Millionen Mark Waren eingeführt, wovon gegen 20 Millionen auf Deutschland entfielen, während Großbritannien mit über 300 und die Vereinigten Staaten mit 56 Millionen beteiligt waren. In den letzten sechs Jahren ist die Einfuhr aus Großbritannien um 50 Prozent gestiegen, die amerikanische mehr als verviersfacht und die deutsche verdreifacht. In der That sind allerdings die deutschen Handelsinteressen in Südafrika viel größer, als es in diesen Zahlen zum Ausdruck kommt; die Ziffern verkörpern nur den Wert der direkt aus Deutschland bezogenen und dorthin verschifften Handelsartikel.

Das faktisch die Einfuhr deutscher Waren viel umfangreicher ist, geht aus den Konsularberichten hervor. Es ist bekannt, daß eine ganz bedeutende Menge von Waren über England den Weg dorthin findet, da London der Hauptmarkt für den Handel des Kontinents mit überseeischen Ländern ist. Hinsichtlich des Ursprungs der einzelnen Waren äußern sich nämlich die amtlichen südafrikanischen Berichte dahin, daß Deutschland bei den Zufuhren in hervorragender Weise fast zu jeder der klassifizierten Warengattungen beigesteuert hat. Deutsches Bier trinkt man überall in Südafrika, deutsche Baumwollwaren werden infolge ihrer reichhaltigen Muster und Neuheiten, verbunden mit billiger Preisstellung, gern gekauft. Deutscher Cement findet infolge seiner guten Qualität überall in Südafrika Verwendung, ungeheure Mengen deutscher Chemikalien werden im Minenbetriebe benutzt, wo ebenso viele deutsche

Digitized by Google

Werkzeuge und Maschinen im Gebrauch sind. In Musikwaren beherrscht Deutschland den Handel zum größten Teil. Man trägt Hüte, die aus Deutschland stammen und schmückt die Behausungen mit deutschen Erzeugnissen. Wir haben allmählich in allen Fächern guten Fuß gefaßt, dank der Rührigkeit der deutschen Exporteure und der Eigenschaften unserer Erzeugnisse.

Die Agenten kaufen von London aus bei den deutschen Fabrikanten und dorthin wenden sich die Importgeschäfte, wenn sie ihre Bestellungen machen. Durch diesen verteuernden Umweg ist aber der Steigerung des dortigen deutschen Handels naturgemäß eine gewisse Grenze gesetzt, die nun durch Schaffung der eigenen, direkten Verbindung mit dem Kaplande erweitert werden soll. Die Vermehrung des deutschen Dampferverkehrs nach den südafrikanischen Häfen hat für den Handel den wesentlichen Vorteil, daß die Waren nunmehr, auf deutschen Dampfern verfrachtet, infolge der Fracht- und Umladeersparnis auf dem südafrikanischen Markt mit den englischen Waren besser in Konkurrenz zu treten in der Lage sein werden.

Neben dieser Maßnahme ist die Entwickelung des deutschen Handels mit Südafrika abhängig von der künftigen Gestaltung der politischen Verhältnisse. Wie in dem letzten Konsularbericht aus Kapstadt eingehend dargelegt wird, bilden die geschäftlichen Verhältnisse des Transvaal im Handelsverkehr der südafrikanischen Staaten weitaus den bedeutendsten Faktor: „Die von Jahr zu Jahr steigende Goldproduktion und ihre Wirkungen, der stets sich vergrößernde Bedarf an außerafrikanischen Erzeugnissen und die immer mehr erstarkende Kaufkraft des Transvaal sind sowohl für den Staatshaushalt der beiden angrenzenden Kolonien, deren Haupteinnahmen die Importzölle und die Erträgnisse der Eisenbahnen bilden, als auch für den allgemeinen Volkswohlstand von ausschlaggebender Wirkung. Dem flachen Lande allerdings kommt der von Transvaal ausströmende Goldregen nur mittelbar zu gute, wenn sich auch nicht leugnen läßt, daß die Landwirtschaft und Viehzucht aus dem Reichtum des Transvaal gleichfalls erheblichen direkten Nutzen ziehen; denn Kapwein, in der Kolonie hergestellter Branntwein, Pferde und Zugochsen gehen in großen Mengen von hier nach der Republik. Der Hauptanteil an dem immer mehr sich vergrößernden Wohlstand des Transvaal fällt jedoch gerade den am Meere gelegenen Hauptverkehrscentren zu. Die Reichtümer, die hier durch die Vermittelung des Handels verdient werden, verbreiten sich sodann in verschiedenster Weise über das ganze Land; sie rufen neue Handelsunternehmungen hervor, wirken belebend auf die noch sehr in den Anfängen steckende Industrie und verschaffen dadurch zugleich einem großen Teil der Bevölkerung äußerst lohnende Arbeitsgelegenheit. Die Bauthätigkeit in Kapstadt, East London, Port Elizabeth und Durban ist in den letzten Jahren ganz außerordentlich

Digitized by Google

rege gewesen. Einzelne Straßen dieser Städte haben ein ganz verändertes Aussehen bekommen. Nicht nur sind, um dem zunehmenden Fremdenverkehr Rechnung zu tragen, zahlreiche Hotels entstanden, auch die bedeutenderen Importfirmen und Großkaufleute haben ihre Geschäftshäuser nach und nach in Prachtbauten, die mit allem erdenklichen Luxus ausgestattet sind, verwandelt. Dabei ist in einzelnen Fällen das Bestreben hervorgetreten, zu den Bauten nur Material aus der Kolonie — insbesondere aus den Steinbrüchen bei Kapstadt und den Granitbrüchen von Saldanhabai — zu verwenden. Hierdurch wird wiederum einer zahlreichen Menge Beschäftigung und Verdienst geboten."

Die übereinstimmende Meinung der unterrichteten und interessierten Kreise geht zunächst dahin, daß nach der Beendigung des südafrikanischen Krieges, gleichviel wie der Ausgang sich auch gestalten mag, große Kapitalien in das Land fließen und große neue Handelsverbindungen geschaffen werden dürften. Da die Vorteile dieses Aufschwungs aber nur demjenigen zufallen, der vollauf gerüstet ist und jeden auf dem erweiterten Markt sich bietenden Nutzen sofort sich zu eigen machen kann, so ist es wichtig, daß der deutsche Handel rechtzeitig sein Auge auf die in Zukunft sich bietenden Absatzgebiete wirft. Denn wenn auch eine bedeutende Erweiterungsfähigkeit des deutschen Absatzes in Südafrika allgemein anerkannt wird, so darf doch nicht übersehen werden, daß auch mit beträchtlichen Schwierigkeiten gekämpft werden muß, da, von Großbritannien ganz zu schweigen, die Vereinigten Staaten, Frankreich, auch Australien große Anstrengungen machen, um immer weitere Teile jenes Marktes zu erobern. Um so notwendiger war es einerseits, die deutsche Dampferverbindung mit Südafrika neben der britischen, amerikanischen und französischen auszubauen, und um so notwendiger wird es fernerhin sein, in Industrie und Handel beizeiten alle Vorbereitungen zu treffen, um nach der Regelung der politischen Verhältnisse in vollem Umfange in den aussichtsreichen wirtschaftlichen Wettbewerb treten zu können.

Auch im Norden Afrikas hat Deutschland erhebliche wirtschaftliche Interessen, insbesondere in dem heute von nachgerade allen Großstaaten heiß umstrittenen Marokko. Marokko wird je länger je mehr zu einem politischen Wetterwinkel. Das nach einem großen, zusammenhängenden nordafrikanischen Kolonialreich strebende Frankreich betrachtet Marokko als seine eigenste Interessensphäre. Der geographischen Lage nach muß aber ebenso auch Spanien trachten, hier einen gewissen Platz zu behaupten und die Festsetzung einer

Digitized by Google

fremden Macht zu hintertreiben. England ferner bedarf der Gibraltar gegenüber liegenden Spitze Afrikas, um seine Vorherrschaft an der Straße von Gibraltar zu behaupten. Auf den gleichen Platz hat es Rußland abgesehen, um der englischen Stellung in Gibraltar eine gleich feste Stellung an der anderen Seite der Straße entgegensetzen zu können, und endlich trachtet neuerdings auch das imperialistische Amerika danach, in Marokko einen Stützpunkt zu gewinnen, um nötigenfalls von hier aus das Gewicht der amerikanischen Forderungen bei etwaigen europäischen Auseinandersetzungen im Mittelmeer in die Wagschale werfen zu können.

Die deutschen Handelsinteressen in Marokko haben sich entwickelt, seitdem im Jahre 1890 deutsche Dampfer die marokkanischen Küstenplätze regelmäßig anlaufen, und zwar Dampfer der Woermann-Linie, der oldenburg-portugiesischen Gesellschaft und Slomann-Dampfer der Mittelmeerlinie. Im Jahre 1898 war die deutsche Einfuhr aus Marokko auf mehr als sechs Millionen Mark gestiegen, die deutsche Schiffahrt belief sich in Casablanca und Magador auf 33 Prozent der gesamten Schiffahrt, in Saffi gar auf mehr als die aller anderen Staaten zusammengenommen. Die deutschen Häuser in den Hafenplätzen behaupten einen großen Einfluß auf den gesammten Handel des Landes, und trotz aller in den ungeregelten Zuständen im Innern begründeten Gefahren haben junge deutsche Kaufleute sich sogar in Fez und Marakkesch niedergelassen. Die deutschen Kapitalinteressen in Marokko werden auf 8—10 Millionen Mark geschätzt.

Deutschland hat die dringendsten Interessen daran, daß Marokko nicht einer einzelnen fremden Macht zufällt, wie es aber auch anderseits ebenso dringende Interessen daran hat, daß in diesem Lande endlich geordnete Zustände zur Durchführung gelangen und das Brigantenwesen ein Ende nimmt. Die scharfe Eifersucht der genannten Mächte wird es aller Voraussicht nach auf lange Zeit verhindern, daß eine Macht hier allein die politische Herrschaft gewinnt, aber sie wird auch die Regelung die Verhältnisse im Innern wesentlich erschweren. Deutschland hat bei einem Streit der Mächte um Marokko ein gewichtiges Wort in die Wagschale zu werfen, da der kühne Unternehmungsgeist seiner Kaufleute einen wesentlichen Anteil an der Handelserschließung des Landes hat und die deutschen Schiffahrtsinteressen an der marokkanischen Küste denen der meisten anderen Länder voranstehen. Wir ambitionieren hier keine Sonderstellung, erwarten und fordern aber eine volle Berücksichtigung unserer Handelsinteressen und die Verhütung einer für die Hauptteilnehmer an dem überseeischen Schiffahrtsverkehr nachteiligen Gestaltung der politischen Vorherrschaft.

Digitized by Google

b) Afrikanische Eisenbahnen und Eisenbahnpläne.

Während in Asien die sibirische Eisenbahn als längster Schienenstrang der Erde ihrer Vollendung entgegengeht, tauchen für den bisher noch am wenigsten dem Verkehr erschlossenen Erdteil Eisenbahnpläne von großem Umfang auf. Ursprünglich fand die Eisenbahn in Afrika ihren Weg nur in den älteren und wichtigsten Kolonien bezw. Interessensphären von England und Frankreich: in Algier, Aegypten und in Kapland. Zu Beginn der 1890er Jahre waren in ganz Afrika rund 10 000 km Eisenbahnen im Betrieb. Den größten Anteil, mehr als ein Drittel, hatte Kapland und die Nachbarstaaten. Es folgten Algier und Aegypten mit je 2—3000 km. Kleinere Schienenwege waren in Tunis, dem Senegalgebiet und den portugiesischen Kolonien fertiggestellt. In Bau genommen war weiter die Kongobahn und die Usambarabahn. Damit war einstweilen die Reihe der Eisenbahnen in Afrika erschöpft. Aber schon die beiden zuletzt genannten Schienenwege zeigten den Anfang einer kommenden höheren Entwickelung. Neue Eisenbahnpläne griffen weit hinaus über den Umfang der bis dahin bestehenden und in Angriff genommenen. Die Franzosen, deren Ingenieure gerade auf dem Gebiet der Schaffung von großartigen Weltstraßen eine überragende Phantasie und Unternehmungslust an den Tag gelegt haben, träumten von einer Bahn quer durch die Sahara von der Nordküste Algiers bezw. Tunis' bis zum Tsadsee und zum französischen Kongo, und damit nicht genug, entstand der englische Plan einer ganz Afrika von Nord nach Süd durchquerenden Eisenbahnlinie vom Kap zum Nil. Neben diesen weitausschauenden Riesenprojekten gingen bescheidenere Pläne her, die zum Teil nach und nach ihre Verwirklichung fanden. Teils handelte es sich um Bahnen, die in erster Linie strategischen Zwecken dienen, teils um solche, deren Aufgabe es ist, zwischen der Küste und wirtschaftlich wertvollen Teilen des Innern gelegene Wüstenstrecken rasch zu überwinden, teils auch um Eisenbahnstrecken, die für die Schiffahrt unzugängliche Stromstrecken überwinden und ein Verbindungsglied zwischen den verschiedenen Schiffahrtsgebieten herstellen sollen, teils endlich um Bahnen, die die Ausbeutung von Bergwerken erleichtern bezw. ermöglichen sollen.

Ursprünglich hatte sich naturgemäß der Eisenbahnbau auf die in der gemäßigten Zone gelegenen Gebiete beschränkt. Das erste Vordringen in der heißen Zone versuchten die Portugiesen durch den Bau einer Bahn von Loanda nach der Grenze ihrer Kolonien. Zu der Angolabahn gesellten sich weitere Schienenwege, die gleichfalls von der Westküste ins Innere vordrangen. So im Norden die vom Senegal nach dem Nigergebiet führende Bahn, die englischen Bahnen in Sierra Leone, an der Goldküste und in Lagos sowie

Digitized by Google

ferner die Bahn des Kongostaates. Von der Ostküste ausgehend sind zu erwähnen: die von Beira [portug. Südwestafrika], von Suakin nach Berber [Nubien] und die italienische Harrarbahn. Zu diesen kommt die englische Ugandabahn und die deutsche Usambarabahn.

Die Ugandabahn gehört zu denjenigen afrikanischen Eisenbahnen, die neben der wirtschaftlichen ganz besonders auch eine hervorragende politische Bedeutung haben. Der Weg über den Nil und die Ugandabahn bilden für England einen Reserveweg neben der Straße durch den Suezkanal und das Arabische Meer. Wegen dieser politischen Bedeutung fördern die Engländer mit großer Schnelligkeit und ohne Kosten zu scheuen den Bau dieses Schienenweges. Schon heute wird die Bahn mit einem rollenden Material von gegen 600 Wagen und Lokomotiven auf der fertiggestellten Strecke betrieben. Der Centralpunkt für den Eisenbahnbau befindet sich gegenwärtig 300 km von dem Ausgangspunkt entfernt. Er enthält ausgedehnte Werkstätten, in denen auch die Reparaturarbeiten an den Eisenbahnwagen ausgeführt werden können. Die Zahl der Arbeiter beträgt nicht weniger als 50 000, und zwar handelt es sich überwiegend um geübte Kräfte, die bereits bei dem Bau von indischen Bahnen thätig gewesen sind. Die Baukosten betragen auf den Kilometer rund 100 000 Mark, was an sich zwar sehr erheblich, aber immer noch gering ist gegenüber den außerordentlich hohen, das Doppelte dieser Zahl übersteigenden Summen, die von manchen Bahnen im Innern des asiatischen Rußlands vertilgt werden. Den Ausgangspunkt der Bahn bildet der Hafen von Mombassa; an Kosten sind bereits im ganzen 100 Millionen Mark bewilligt worden. Die vollständige Länge der Bahn wird nicht weit hinter 1000 km zurückbleiben, wovon die ersten 500 durch ein fast durchweg wüstes, unbevölkertes und für Besiedelung und Anbau vollkommen ungeeignetes Gelände führen. Annähernd die Hälfte der Mombassabahn ist bereits fertiggestellt. Da auch in Oberägypten mit den Bahnbauten rüstig fortgeschritten ist, so wird nach der Vollendung der Ugandabahn das Gebiet des oberen Nils eine durch Verkehrsmittel für England vortrefflich gesicherte Basis seiner Afrikapolitik bilden. Inzwischen sind von Süden her die Bahnen aus dem Kapland nach Rhodesia hinauf geführt worden, und diese beiden von Norden und Süden ausgehenden, einander entgegenkommenden Strecken liefern nunmehr die Grundlage für den großen Plan der transafrikanischen Bahn vom Kap zum Nil. Der südliche Teil der Linie ist fertiggestellt bis Bulawayo im früheren Matabele-Reich; er durchschneidet außer der Kapkolonie Britisch Betschuana-Land und den südlichen Teil von Rhodesia. Er führt also etwa bis zum 20. Breitengrad, so daß schließlich nur noch der Weg von hier bis zum Aequator auszuführen bleiben wird. Nach Beilegung des südafrikanischen Krieges soll die Bahn zu-

Digitized by Google

nächst zum Sambesi fortgeführt werden und nach Ueberschreitung des Sambesi zum Tanganjika-See. Von hier bis Uganda ist es allerdings notwendig, fremdes Gebiet zu durchschneiden. Von dem Victoria-Nyanja führt alsdann die Fortsetzung nach Chartum, von wo aus schon heute eine zweigeleisige normalspurige Eisenbahn bis Kairo führt. Der Anschluß nach der östlichen Küste ist vorläufig in Berber [Nubien] gegeben. Er wird weiterhin später durch die Ugandabahn bewirkt werden, und wenn die endgültige Entscheidung in Südafrika gefallen sein wird, auch durch den Anschluß an die portugiesischen Bahnen.

Ob sich diese große Nord-Süd-Linie in absehbarer Zeit auf allen Strecken wirtschaftlich rentieren wird, muß mindestens dahingestellt bleiben. Für die politische Machtentfaltung Englands in seinen verschiedenen Besitzungen wäre sie dagegen zweifellos von höchster Bedeutung. Einzelne Teile würden auch wirtschaftlich im Hinblick auf die vorhandenen und noch zu schaffenden Anschlüsse an die östlichen Küsten ins Gewicht fallen. Uebrigens soll der Anschluß nicht nur nach Osten geschaffen geschaffen werden, sondern es gehen die Pläne auch dahin, eine Verbindung nach der Westküste, und zwar nach der Walfischbai durch das südwestafrikanische Gebiet hindurch, zu schaffen. Mit dem Güterverkehr von Kapstadt nach Kairo zur See wird die Eisenbahn auf der entsprechenden Strecke natürlich nicht entfernt konkurrieren können, aber die politische Bedeutung der ganzen Strecke im Verein mit der wirtschaftlichen Bedeutung einzelner Teilstrecken genügt, um die Durchführung des Planes den Vorkämpfern der „größerbritischen" Idee höchst begehrenswert zu machen. Auf die große Reihe weiterer kleiner Anschlußlinien im südlichen Afrika, die gleichfalls geplant sind, brauchen wir an dieser Stelle nicht einzugehen. Eine erhebliche Veränderung der Eisenbahnkarte in Südafrika ist natürlich, sobald nicht nur der südafrikanische Krieg, sondern gegebenen Falls auch die Frage des portugiesischen Kolonialbesitzes im englischen Sinne entschieden sein wird. Für Deutschland hat die geplante transafrikanische Bahn nur negatives Interesse, insofern als die Durchführung der Bahn durch deutsches Gebiet natürlich bei den englischen Kolonialpolitikern den Wunsch rege machen wird, die betreffenden Landstriche in englischen Besitz zu bringen, und als ferner die Bahn nur geeignet wäre, den Güterverkehr aus dem Westen unseres afrikanischen Schutzgebietes noch mehr auf die Ugandabahn abzulenken.

Weniger aktuell und weniger die internationalen Interessen berührend ist der bereits erwähnte französische Plan der sog. transsaharien, der Bahn vom Mittelmeer durch die Sahara nach dem Tsadsee und weiter südwärts. Französische Kolonialpolitiker, wie Leroy-Beaulieu, erklären freilich die Ausführung dieser Bahn als aus politischen, strategischen und wirtschaftlichen Rück-

Digitized by Google

sichten unbedingt erforderlich und man wird wohl annehmen dürfen, daß eines Tages in der That auch dieser Plan seiner Durchführung entgegengehen wird, aber vermutlich kaum in einer nahen Zukunft. Uebrigens datieren die ersten Pläne dieser Art bereits um mehr als vierzig Jahre zurück. Zwanzig Jahre nachdem sie zuerst aufgetreten waren, trat ihnen auch die französische Regierung näher, indem sie Vorstudien an der etwa in Aussicht zu nehmenden Linie machen ließ. Der Leiter der damaligen Expedition, Oberst Flatters, wurde ein Opfer der Eingeborenen, seine Arbeiten blieben jedoch erhalten und bildeten die Grundlage weiterer Pläne. Ueber die Linienführung gehen die Ansichten freilich noch weit auseinander. Auch die Saharabahn würde in erster Linie politischen Rücksichten dienen und das Bestreben Frankreichs zu stützen berufen sein, das darauf ausgeht, ganz Nordafrika oder wenigstens ganz Nordwestafrika unter die französische Herrschaft zu führen. Die technische Möglichkeit der Saharabahn wird auch seitens der deutschen Wissenschaft eingeräumt. Ob oder wann aber die französische Kolonialpolitik in der Lage sein wird, derartig weitausgreifende Pläne in die Praxis zu übersetzen, kann wohl noch auf geraume Zeit hinaus dahingestellt bleiben.

Die Länge der heute in Betrieb und im Bau befindlichen Eisenbahnen Afrikas beläuft sich auf etwas über 20 000 Kilometer. Den Hauptanteil daran haben nach wie vor die drei Länder, in denen der Eisenbahnbau im schwarzen Erdteil sich zuerst ausdehnte: Kapland, Aegypten und Algier. Einschießlich der in Britisch-Centralafrika im Bau befindlichen Strecken erreicht das Eisenbahnnetz in Britisch-Süd- und Centralafrika nahezu eine Länge von 6000 Kilometern. Dazu kommen in den Burenstaaten gegen 3000. Ueber je 3300 Kilometern verfügen heute Aegypten und Algier. Auch Tunis erreicht demnächst 1000 Kilometer, die von den im Bau begriffenen Strecken des französischen Sudan schon überschritten werden. Dieselbe Länge wird die britische Ugandabahn erreichen. Hierzu gesellen sich noch die Bahnen im Kongostaat, in Angola, an der Goldküste und in den deutschen Kolonien. Das Gerippe einer künftigen Verkehrskarte von Afrika würde etwa als Rückgrat die große Nordsüdlinie Kap-Kairo mit folgenden Angliederungen aufweisen: Zunächst eine ausgedehnte Verästelung in Südafrika, namentlich nach der Ostseite. Ferner eine Querlinie bei Bulawayo, westwärts durch Deutsch-Südwestafrika nach der Tigerbucht, ostwärts nach Laurenzo Marques führend. Weiter nördlich eine Querlinie durch Rhodesia und die portugiesischen Kolonien im Osten und Westen, mit den Endpunkten Beira und Benguela. Eine dritte und letzte Querlinie im Herzen von Afrika würde sich auf den Kongo stützen und sich ostwärts in zwei Strecken gabeln: über die deutsch-ostafrikanische Centralbahn und die englische Ugandabahn. Die weiteren Anschlüsse im

Digitized by Google

Norden beschränken sich auf die östliche Seite, den Verkehr mit der Küste des Indischen Oceans und des Roten Meeres, während in diesen Zonen die westliche Hälfte des Erdteils durch neue Nord-Süd-Linien, von Algier nach der Goldküste und nach dem Tsadsee, durchzogen würde. Niger und Senegal, Sambesi und Oranjefluß würden nebst einer Anzahl kleinerer Küstenbahnen das Verkehrsnetz vervollständigen. —

Von den größeren Kolonialbesitzern in Afrika ist Deutschland zuletzt auf dem Gebiet des Bahnbaues vorgegangen. Den Anfang bildete die Usambarabahn an der Nordgrenze von Deutsch-Ostafrika. Zu ihr gesellt sich die heute im Bau befindliche Bahn in Deutsch-Südwestafrika, und geplant endlich ist neben einer kleineren Bahn in Togo die Durchquerung von ganz Ostafrika durch die ostafrikanische Centralbahn. Der Plan scheiterte bisher an dem wiederholten Widerstand der Reichstagsmehrheit, doch hat die Regierung ihn nicht fallen gelassen und auch im neuen Etat die Mittel für den Beginn der Arbeiten eingestellt und zwar in Höhe von zwei Millionen Mark für die Theilstrecke Dar es Salâm-Mrogoro. Schon diese Theilstrecke — die aber immer nur als vorläufige Teilstrecke und Anfang der großen Seeenbahn gedacht werden darf — würde den Zweck erfüllen, ein günstiges Plantagengebiet mit der Küste zu verbinden. Die Baukosten sind für diese Strecke auf 15 Millionen Mark, das sind rund 65 000 Mark für den Kilometer, veranschlagt. Als Endpunkt der Bahn ist zunächst Tabora vorgesehen, das den natürlichen Knotenpunkt eines künftig weiter auszubauenden ostafrikanischen Eisenbahnnetzes bilden würde. Insbesondere soll die Bahn hier den Anschluß an die künftige transafrikanische Bahn Kap-Kairo finden. Ihre Länge bis Tabora würde 800 km betragen; doch könnte auch Tabora noch nicht den endgültigen Abschluß bilden. Es müßte vielmehr noch der Anschluß an die großen Seeen im Innern gefunden werden, deren Gebiet für den wirtschaftlichen Verkehr in der Kolonie von der größten Wichtigkeit ist.

Heute befindet sich, wie oben dargelegt wurde, der Güterverkehr aus unserem ostafrikanischen Schutzgebiet über die eigenen Häfen in einem bedenklichen Rückgang, der daraus zu erklären ist, daß die unweit der Nordgrenze sich hinziehende englische Ugandabahn den Verkehr aus dem Hinterlande an sich zieht.

Den Warentransport aus dem Hinterlande lenken ferner auch noch die Belgier durch die Kongobahn und im Süden die englischen und portugiesischen Transportunternehmungen auf den Flüssen ab. Nur eine Eisenbahnverbindung von dem Seeengebiet nach der eigenen Küste kann dem Fortschreiten dieser ungünstigen Entwickelung Einhalt thun und einen regen wirtschaftlichen Verkehr

Digitized by Google

zwischen dem weiteren Binnenlande und dem Küstengebiet unserer aussichtsreichen Kolonie ermöglichen.

Auf den Seeen selbst hat sich der deutsche Verkehr ansehnlich entwickelt und er wird es nach der Vermehrung der deutschen Transportmittel, insbesondere der Dampfer, ohne Frage in noch weiterem Maße thun. Es handelt sich bei diesen Binnenseeen um eine Wasserfläche von nahezu 125 000 Quadratkilometern mit einer Küste von 4 bis 5000 Kilometern. Daß hier dem Verkehr ein weiter Spielraum gegeben ist, liegt auf der Hand, und wer beispielsweise die Entwickelung von Langenburg an der Nordspitze des Nyassa beobachtet, wer ferner die neueren Berichte über die sehr aussichtsreichen Zustände in der Nordwestspitze der Kolonie zwischen dem Tanganjika und dem Victoria-Nyansa verfolgt, wer die Frachteinnahmen des bisher einzigen größeren deutschen Dampfers auf den Seeen kennt, kann nicht im Zweifel sein über die Aussichten, die sich hier der Verkehrsentwickelung und der wirtschaftlichen Ausnutzung des Landes bieten. Der Bau der ostafrikanischen Centralbahn wird ferner durch die damit verbundene hohe Steigerung der wirtschaftlichen Ausnutzung des Hinterlandes und des deutschen Verkehrs auf den centralafrikanischen Binnenseeen auch dem deutschen Dampferverkehr an der ostafrikanischen Küste eine wesentlich neue Stütze geben. Es ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß die deutsche Flagge alsdann sowohl an der ostafrikanischen Küste wie auf dem Wege nach Indien ihren Rang noch mehr befestigen und auf diesen wichtigen Straßen des Weltverkehrs eine hervorragende Stellung behaupten wird. Wenn, wie es allen Anschein hat, die Gewinnung mineralischer Schätze im Hinterlande diesen Entwickelungsgang beschleunigt, die Rentabilität der Bahn erhöht und die wirtschaftlichen Gewinne aus der Kolonie vervielfacht, so würde selbstverständlich diese Entwickelung noch schneller und noch weit günstiger vor sich gehen.

Die Regierung hat die für die Bahn in Aussicht genommene Strecke einer eingehenden Untersuchung unterziehen lassen, deren Ergebnis dahin lautet, daß technische Schwierigkeiten nicht zu befürchten sind, daß dagegen aus wirtschaftlichen Gründen der Bau der Bahn für die weitere Entwickelung unserer Kolonieen schlechterdings unerläßlich ist und je eher je besser durchgeführt werden muß, um eine weitere Verschiebung des wirtschaftlichen Schwerpunktes und der Verkehrshältnisse zu verhüten.

Bisher hat sich die Kulturarbeit in Deutsch-Ostafrika in der Hauptsache auf die Küstenzone beschränkt. Die Küste ist jeder Kultur zugänglich, hat gute Häfen, geschützte Reeden und gute Verbindung sowohl nach Europa wie nach Südafrika und Indien. Aber auch das sehr fruchtbare und reiche Hinterland gewährt die besten wirtschaftlichen Aussichten. Nicht nur in dem großen

Digitized by Google

Seeengebiet entwickelt sich ein beständig steigendes Wirtschafts- und Verkehrsleben: In den breiten Thälern der ständig fließenden Gewässer gedeihen alle Erzeugnisse der Tropen, und die großen, zwischen den Thälern ansteigenden Gebirgswälder bergen einen großen Reichtum an Nutzhölzern aller Art. Heute ist das Hinterland mit der Küste nur durch primitive Karawanenwege verbunden; die Fracht zwischen der Küste und dem Innern kostet demgemäß bei einer Beförderungszeit von zwei bis drei Monaten 80 bis 100 Mark für den Zentner. Das unter diesen Umständen die Ausnutzung der innerafrikanischen Landgebiete und auch der Import für die dort ansässige zahlreiche Bevölkerung mit immer mehr wachsenden kulturellen Bedürfnissen ausgeschlossen ist, liegt auf der Hand. Nur die thatkräftige Erschließung des Landes für den Verkehr in einer den heutigen Verhältnissen angemessenen Weise kann hier Abhilfe bringen.

Eine andere Eisenbahn von beträchtlicher Ausdehnung hat Deutschland in seinem südwestafrikanischen Schutzgebiet im Bau. Hier handelt es sich namentlich um die Ueberwindung der weiten Wüstenflächen zwischen der Küste und dem für Ackerbau und insbesondere Viehzucht geeigneten Hinterlande. Wenn der Wassermangel in der Kolonie durch künstliche Anlagen beseitigt sein wird, so wird hier in dem besiedelungsfähigen Lande eine ausgedehnte und erfolgreiche Viehzucht sich sehr bald entwickeln können. Daß hier nach den natürlichen Verhältnissen an eine umfangreiche wirtschaftliche Ausnutzung ohne Bahn nicht zu denken war, lag auf der Hand. Der Bauplan ist denn auch seiner Zeit im Parlament nicht auf die Schwierigkeiten gestoßen, mit denen leider noch bis zum heutigen Tage, sehr zum Nachteil unserer kolonialen Entwickelung in Afrika und möglicherweise auch zum Nachteil unserer Stellung im afrikanischen Gesamtverkehr, die Pläne der deutsch-ostafrikanischen Centralbahn zu kämpfen haben. Wir sollten nie vergessen, daß der Verkehr mit den eigenen Kolonien die sicherste Stütze unseres zum Teil schon recht erfreulich entwickelten und auch weiterhin noch steigerungsfähigen Verkehrs mit den verschiedenen Häfen Afrikas bildet und daß es daher der deutschen Flagge im Gesamtverkehr mit Afrika zu Gute kommt, wenn wir den Verkehr unserer eigenen Kolonien thatkräftig entwickeln, anstatt ihn verkümmern oder von anderer Seite ablenken zu lassen. Afrika ist vor allen Dingen als Lieferant wichtiger Rohstoffe und natürlicher Bodenschätze noch ungeheuer entwickelungsfähig, und es wird unserer ganzen Volkswirtschaft wie unserer politischen Selbständigkeit nur zum Vorteil gereichen, wenn wir auch auf den nach den Küsten und in das Herz jenes Erdteils führenden Straßen des Welthandels und Adern des Wirtschaftsverkehrs die kräftige Entfaltung der deutschen Flagge, den hervorragenden Anteil der deutschen Verkehrsvermittelung sichern und erweitern.

Digitized by Google

Der
Anteil am Weltwirtschaftsverkehr und die innere Lage.

Digitized by Google

Inland- und Auslandmarkt.

Der Anteil eines Landes an dem weltwirtschaftlichen Verkehr, seine weit über die eigenen Grenzen hinausreichenden Handelsbeziehungen und seine wirtschaftlichen Verknüpfungen mit der Außenwelt sind von tiefgreifendem Einfluß auf die Entwickelung der gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse auch im Innern des Landes. Wie ein Teil der Einfuhr notwendig ist zur Versorgung der Bevölkerung mit Nahrung und Kleidung, so ist die Ausfuhr teils notwendig, um die Einfuhr zu bezahlen, teils um Tausenden von Arbeitskräften im Lande lohnende Beschäftigung zu geben. Zumal in einem dicht bevölkerten Kulturlande der gemäßigten Zone steigt mit der Bevölkerungsdichtigkeit und den Kulturbedürfnissen das notwendige Maß des Warenaustausches, insbesondere der Rohstoffeinfuhr, ununterbrochen. Die wirtschaftlichen Beziehungen hinüber und herüber werden immer enger und immer unentbehrlicher, der wirtschaftliche Verkehr namentlich nach solchen Ländern, die unter einer heißeren Sonne Rohstoffe im Ueberfluß erzeugen, und nach jenen, in denen die Kulturbedürfnisse der Bevölkerung über den Grad der eigenen unentwickelten Industrieproduktion hinaus gesteigert werden können, nimmt von Jahr zu Jahr an Umfang und Ausdehnung zu.

Für die landwirtschaftliche und industrielle Produktion bildet das Hauptabsatzgebiet naturgemäß das eigene Land, der innere Markt. Aber der innere Markt würde unter den heutigen Verhältnissen darniederliegen, wenn er nicht durch den äußeren Markt ergänzt würde, wenn nicht der wirtschaftliche Verkehr über die Meere die Lücke der eigenen Rohstoffproduktion ausfüllen und der Mehrproduktion an Fabrikaten einen anderweiten Absatz gewähren würde.

Wenn für die Oekonomie des Ackerbaues der Satz aufgestellt worden ist: Der letzte Scheffel ist der teuerste — so gilt für die moderne Maschinen-Großindustrie gerade umgekehrt der Satz: Die letzte Elle ist die billigste.

In der Landwirtschaft wird mit der Verdoppelung der Kosten für künstliche Düngung, Bearbeitung des Bodens mit kunstvollen Maschinen u. dergl. in der Regel nicht eine Verdoppelung der Produktion herbeigeführt, sondern je intensiver die Wirtschaft ist, um so teuerer stellt sich im allgemeinen das

Digitized by Google

letzte dem Boden abgerungene Korn. In der Industrie dagegen sinkt mit der Steigerung der Arbeits-Intensität der Produktionspreis der Fabrikate, und je größere Massen hergestellt werden, um so billiger stellt sich der einzelne Massenartikel.

Wenn nun aber an der letzten Elle am meisten verdient werden kann, so ist es selbstverständlich, daß die Industrie besonderen Wert auf den Absatz der letzten Elle, d. h. auf eine Erweiterung des Absatzmarktes bis zur Aufnahme einer größtmöglichen Menge von Produkten legen muß. Sie ist auch in der Lage, für die letzte Elle die höchsten Spesen an Reklame und Vertriebskosten zu tragen, da der Gesamtprofit um so größer ist, je weiter diese letzte Elle hinausgetrieben, je massenhafter die Produktion gestaltet werden kann.

Erweiterung des Absatzgebietes ist demnach die Parole der modernen Industrie, und diese Erweiterung wird hauptsächlich auf dem teilweise weniger überhäuften ausländischen Markt gesucht. Aber keineswegs nur im Ausland. Den deutlichsten Beweis des Gegenteils liefern die großen Warenhäuser, die auf dem Grundsatz aufgebaut sind, die Massenproduktion zu derartigen Steigerungen anzuregen, daß die „letzte Elle" einen bisher ungekannt billigen Preis erhält und demgemäß im Inlande einen Markt neu gewinnt, der den betreffenden Fabrikaten ihres höheren Preises wegen bisher mehr oder minder verschlossen war.

Angesichts derartiger Erscheinungen ist es unzutreffend, allein von der Erweiterung des Auslandmarktes als dem Hauptziele der industriellen Massenproduktion zu sprechen. Anderseits aber ist es auch unter allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ganz richtig, wenn die Industrie auf den Auslandmarkt ein so hohes Gewicht legt, daß man vielfach von einer Ueberschätzung des Exports sprechen zu müssen meint. Die Erweiterung der Absatzmöglichkeit im Inlande hat ihre Grenzen, die zunächst ziemlich eng gezogen sind. Die „letzte Elle" ist also bald erreicht; wird dagegen eine weitere Steigerung der Produktion durch Absatz im Auslande ermöglicht, so treten gleichzeitig zwei in gleicher Richtung wirkende Folgeerscheinungen ein: wenn durch die vermehrte Massenproduktion die letzte Elle, d. h. damit zugleich jedes einzelne Stück des Massenfabrikats billiger wird, dann kann diesem verbilligten Fabrikat auch im Inlande selbst wieder ein weiterer Kreis erschlossen werden. Und zweitens werden durch die Arbeit für den Export neue Arbeitskräfte in Nahrung gesetzt, die nun mit gesteigerter Kaufkraft an den Markt herantreten können. Die durch Gewinnung des Auslandmarktes herbeigeführte Steigerung und Verbilligung der Massenproduktion steigert also gleichzeitig in doppelter Richtung auch den Absatz im Inlande.

Digitized by Google

Diese Thatsache giebt der Pflege des Exports eine Bedeutung, die weit über den unmittelbaren Gewinn aus dem Export selbst hinausgeht und wohl begründeten Anlaß zu jener hohen Berücksichtigung des Auslandmarktes giebt, die man heute bisweilen als „Ueberschätzung des Exports" ansieht.

Der Inlandmarkt wird dadurch keineswegs zu einer quantité négligeable herabgedrückt; die Dinge liegen nur so, daß er nicht jene Betonung erfordert, weil eben die mit Hilfe des Exports bewirkte Produktionssteigerung von selbst eine wesentliche Erweiterung des Inlandmarktes zur Folge hat.

Für das zwischen Inland- und Auslandmarkt herrschende Verhältnis finden wir für Deutschland einen Anhalt an der amtlichen Produktionsstatistik von 1897. Diese ergab für die zehn wichtigsten Industrieen eine Jahresproduktion im Werte von 8681 und einen Export im Werte von 1952 Millionen Mark. Das heißt, der Auslandmarkt nahm aus der deutschen Produktion Mengen auf, die nicht weit hinter einem Drittel des inländischen Konsums (6,729 : 1,952) zurückstanden. Im einzelnen sind besonders folgende Zahlen zu verzeichnen, die sich für den Inlandkonsum nach Abzug der Exportziffern von den ermittelten Produktionszahlen ergeben:

Es betrug bei den genannten Industrien in Millionen Mark der Wert:

	des Inland-Konsums	der Ausfuhr
Halbfabrikate } der Textilindustrie	699	136
Ganzfabrikate } der Textilindustrie	1495	420
Steinkohlen	563	170
Eisenfabrikate	1982	507
Chemische Industrie	624	320
Kautschuk- und Guttapercha-Industrie	43	36
Keramische Industrie	55	59
Glasindustrie	72	43
Lederindustrie	192	144

Noch bedeutender ist der Anteil der Ausfuhr an der Gesamtproduktion bei einer großen Reihe kleinerer Gruppen von Fabrikaten. So steigt er bei gemischten Webwaren auf mehr als 70 Prozent, bei acht anderen Gruppen von Ganzfabrikaten der Textilindustrie auf mehr als 40 Prozent.

Wären die verhältnismäßig hohen Exportziffern nicht vorhanden, hätte Deutschland nicht seinen hohen Anteil an dem Verkehr auf den Hochstraßen des Welthandels, so unterliegt es nicht dem mindesten Zweifel, daß dann auch die Ziffern des inländischen Konsums ganz wesentlich geringer wären. Könnte beispielsweise die chemische Industrie nicht für 320 Millionen im Auslande absetzen, so würde die Reduktion des Marktes auf weniger als zwei Drittel des jetzigen Besitzstandes die Preise der Produktion nicht so billig bleiben

Digitized by Google

lassen, wie sie jetzt berechnet werden können: der innere Absatzmarkt würde durch die geringere Billigkeit der Fabrikate eingeengt und Tausende, die heute in dieser Industrie ihr Brod verdienen, würden ihre Kaufkraft durch die Verminderung der Produktion verlieren. Ohne den großen Auslandmarkt wäre auch der Inlandmarkt vielleicht nur halb so groß, als er jetzt zu werden vermochte.

Nun gelten die mitgeteilten Zahlen nur für 1897; inzwischen aber hat sich der Auslandmarkt für Deutschland noch beträchtlich erweitert, und Hand in Hand hiermit ist auch eine fortdauernde Steigerung der Konsumkraft im Inlande gegangen.

In welchem Tempo die Steigerung gerade in Deutschland vor sich gegangen ist, dafür legen nachstehende Ziffern Zeugnis ab. Setzt man die Handelsziffern von 1894 gleich 100, so zeigt sich in den folgenden vier Jahren eine prozentuale Vermehrung um nachstehende Beträge:

	Gesamthandel	Ausfuhrhandel
Oesterreich-Ungarn .	9	2
Rußland	5	9
Großbritannien . .	14	8
Frankreich	15	14
Vereinigte Staaten .	20	39
Italien	23	17
Deutschland . . .	28	27

Wenn der Export heute in Deutschland 13 % der gesamten Volksproduktion aufnimmt, so würde ein Zurückgehen des Exports etwa auf die Hälfte nicht nur eine Verminderung der Volksproduktion um 6½ % ausmachen, sondern auch eine entsprechende Verminderung der Leistungsfähigkeit der Industrie, die dann nicht mehr die Produktion bis zur „letzten Elle" durchsetzen kann.

Verdoppelt sich dagegen der Export, so bedeutet das nicht nur eine Steigerung der Volksproduktion um 13 %, sondern auch eine wesentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Industrie sowohl wie der Kaufkraft des Inlandmarktes.

Die Stellung der heimischen Industrie auf dem Auslandmarkte ist in jedem Falle auch von wesentlicher Rückwirkung auf die Verhältnisse des Inlandmarktes, und der Export verdient wegen seiner befruchtenden Wirkung auf die inländischen Marktverhältnisse in der That eine größere Pflege, als sie ihm nach dem rein ziffernmäßigen Verhältnis von Inland- und Auslandmarkt zukäme. Daß der Inlandmarkt gleichwohl immer den ersten Platz zu behaupten hat, bedarf keiner ausdrücklichen Feststellung.

Noch ein schon früher erwähnter Punkt verdient auch in diesem Zusammenhange geprüft zu werden: der Außenhandel ist in der Hauptsache ge-

Digitized by Google

wöhnlich Seehandel. Ein Land, das seinen Ausfuhrhandel pflegt, pflegt dadurch also auch seine Seeschiffahrt. Eine hoch entwickelte Seeschiffahrt, ausgerüstet durch einen auf der Höhe stehenden Schiffbau, übt aber ihrerseits wieder eine befruchtende Wirkung auf den Ausfuhrhandel aus. Der, um es ganz kraß auszudrücken, Reklamewert einer erstklassigen Handelsflotte ist allgemein anerkannt und hat gerade in Deutschland in neuester Zeit sehr rege Beachtung gefunden. Die Pflege des Exports erhält auch in dieser Beziehung wieder eine verstärkte Wirkung: der Export wird nicht nur in einem der ihm zu teil werdenden Pflege entsprechenden Maße gefördert, sondern durch die damit verbundene Pflege der Schiffahrt erwächst dem Ausfuhrhandel noch eine weitere Belebung. So können wir es also in verschiedenen Richtungen als besondere Eigentümlichkeit des Ausfuhrhandels betrachten, daß die Wirkung der ihm zu teil werdenden Pflege sich von selbst steigert. Den Vorteil trägt in letzter Linie immer wieder der Inlandmarkt und die breite Masse, die diesen Markt darstellt.

Wenn nun auf die Steigerung der Produktion, die Erweiterung des Marktes, den Verkauf der „letzten Elle" so hohes Gewicht gelegt wird, so entsteht die Frage, ob sich diese Steigerung dauernd fortsetzen läßt, oder ob sie nicht über kurz oder lang einem jähen Rückschlag weichen muß, bezw. ob die internationale Konkurrenz der Haupthandelsmächte nicht ein Ende mit Schrecken herbeiführen werde. Da ist nun jedoch wieder auf das Geheimnis der Warenhäuser zu verweisen: Steigerung der Produktion bis zu derartiger Verbilligung des Produktes, daß dauernd neue Absatzkreise gewonnen werden, daß Bevölkerungsschichten in der Lage sind, „Bedürfnisse" zu decken, die für sie wegen der Unerschwinglichkeit der Deckung bisher eben keine Bedürfnisse waren. Die Welt ist noch weit genug, die Kultur noch auf weiten Strecken rückständig genug, um das Ende einer solchen Bewegung vorläufig unabsehbar erscheinen zu lassen, auch wenn eine ganze Reihe erster Handelsmächte nebeneinander um den Weltmarkt in friedlichem Wettbewerb ringen. Wenn Deutschland auch fernerhin mit besonderer Fürsorge seinen Auslandmarkt pflegt, auf dem es in den letzten Jahren so glänzende Erfolge errungen, so braucht man deshalb weder einen verhängnisvollen Zusammenstoß der internationalen Konkurrenz, noch eine Verkümmerung des Inlandmarktes zu besorgen — im Gegenteil. Das immer weitere Hinaustreiben der „letzten Elle" ist für keinen Teil ein Verlust — es ist lediglich ein Gewinn für das allgemeine Kulturniveau, für die ausgedehntere Befriedigung gesteigerter wirtschaftlicher Bedürfnisse auf allen Gebieten und in allen Schichten.

Digitized by Google

Handels- und Zahlungsbilanz.

Noch eine Frage von hoher Bedeutung drängt sich bei der Betrachtung der auswärtigen Wirtschaftsbeziehungen eines Landes auf, eine Frage, die zugleich einen gewissen Prüfstein für den Wert oder Unwert des Anteils an dem weltwirtschaftlichen Verkehr bildet. Es ist das die Frage, welche Bilanz sich für ein Land aus seinem Auftreten auf den Hochstraßen des Weltverkehrs und seinem internationalen Güteraustausch ergiebt.

Betrachtet man nur die Handelsbilanz im engeren Sinne, so stehen für Deutschland die Dinge gegenwärtig so, daß wir mit einem beträchtlichen Ueberschuß der Einfuhrwerte über die Ausfuhrwerte, also mit einer passiven oder, wie sie oft genannt wird, ungünstigen Handelsbilanz zu rechnen haben. Der Ueberschuß der Einfuhr über die Ausfuhr beläuft sich jährlich auf mehr als eine Milliarde Mark. Es werden aus dieser Thatsache oft ungünstige Schlüsse auf unsere wirtschaftliche Weltstellung gezogen, ohne zu erwägen, daß gerade die notorisch am günstigsten dastehenden Länder mit einer sog. ungünstigen Handelsbilanz zu rechnen haben, die zum Teil noch erheblich größere Differenzen aufweist als die deutsche.

Eine erheblich passive Handelsbilanz haben u. a. (nach dem Stande von 1898) folgende Staaten:

England	M.	3 527 300 000
Deutschland	„	1 324 000 000
Frankreich	„	759 280 000
Holland	„	407 420 000
Schweiz	„	298 260 000
Japan	„	240 140 000
Belgien	„	206 180 000

Dagegen gehören zu den Ländern mit aktiver Handelsbilanz u. a. die folgenden:

Vereinigte Staaten von Amerika	M.	2 564 300 000
Rußland	„	243 240 000
Spanien	„	199 408 000
Argentinien	„	105 608 000
Mexiko	„	83 520 000
Uruguay	„	22 900 800
Aegypten	„	16 040 000
Serbien	„	12 720 000

Digitized by Google

Wie man sieht, findet sich unter den Ländern mit aktiver Handelsbilanz so manches, das wirtschaftlich nichts weniger als günstig abschneidet, während zu der anderen Gruppe mancher der bestgestellten Staaten gehört. Ein Maßstab für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage ist hierin also keinesfalls gegeben. Uebrigens ist ein durchaus nicht unerheblicher Teil der „ungünstigen" Ergebnisse einfach der Handelsstatistik zuzuschreiben. Gerade bei den Hauptausfuhrländern industrieller Fabrikate erscheint die Handelsstatistik bei weitem nicht so günstig, wie die Bilanz sich in der Praxis gestaltet, da die Ausfuhrwerte überwiegend zu niedrig angesetzt und die den Exportwaren am Bestimmungsort zufallenden Werterhöhungen außer Acht gelassen sind. So erklärt es sich, daß die Gesamtsumme der statistischen Unterbilanz aller Länder mit passiver Handelsbilanz weit mehr als doppelt so groß ist, wie die Gesamtsumme der entsprechenden „Gewinne" der Länder mit aktiver Handelsbilanz! Hieraus ergiebt sich zur Genüge die geringe Zuverlässigkeit der statistisch festgestellten Bilanzen.

Mit der passiven Handelsbilanz ist — auch ganz abgesehen von den Mängeln der Statistik — keineswegs notwendigerweise eine in gleichem Maße zunehmende Verschuldung an das Ausland verbunden. Um diese Verhältnisse zu überblicken, darf man nicht die Handelsbilanz allein ins Auge fassen, sondern muß die gesamte Zahlungsbilanz in Betracht ziehen, bei der noch ganz andere Faktoren in die Wagschale fallen. Unsere Vermögens- und Zahlungsbilanz gegenüber dem Auslande ist eine aktive und wir sind in der Lage, einen Teil der Zinsen und Gewinne, die uns das Ausland zu zahlen hat, in Form von Waren bei uns einzuführen. Zu den Ausfuhrwerten gesellen sich die Zinsen der in Unternehmungen fremder Länder angelegten Kapitalien, die Zinsen der im Besitz deutscher Kapitalisten befindlichen ausländischen Anleihen, die Gewinne aus dem Reedereibetrieb u. s. f. Ueber den Betrag dieser verschiedenen Werte sind wir nur sehr unvollkommen unterrichtet. Ein ungefähres Bild aber kann man sich wenigstens aus den folgenden Angaben machen. In überseeischen Unternehmungen — das heißt also ohne Anrechnung der deutschen Kapitalsanlagen in außerdeutschen europäischen Ländern sowie in auswärtigen Anleihen — arbeiten deutsche Kapitalien im Betrage von 7—7½ Milliarden Mark, was bei sehr geringer Rechnung einen jährlichen Zuwachs des deutschen Nationaleinkommens um etwa ½ Milliarde ergiebt. Neben diesen Milliarden, die in überseeischen Landwirtschafts- und Plantagenbetrieben, Eisenbahnen, Bergwerken, industriellen und Handelsunternehmungen arbeiten, sind die fremden Wertpapiere in deutschem Besitz in Rechnung zu ziehen, über deren Umfang sich einigermaßen zureichende Mitteilungen nicht machen lassen. Wir können nur feststellen, daß an den drei Hauptbörsen in Deutschland dreißig verschiedene Wertpapiere aus

Digitized by Google

Anleihen überseeischer Staaten, 18 aus Anleihen von transatlantischen Städten und Gemeinden, etwa 80 fremde Eisenbahnwerte und gegen 20 sonstige Spekulationspapiere, im ganzen also 150 exotische Werte gehandelt werden. Auch hier sind wieder nur die Papiere aus überseeischen Ländern in Betracht gezogen, nicht diejenigen der europäischen Nachbarländer. Der Umfang der hieraus resultierenden Verschuldung des Auslandes und der deutschen Zinsgewinne entzieht sich der Berechnung. Hierzu kommt schließlich der Gewinn aus der großen deutschen Reederei, der gleichfalls mit vielen Millionen zur günstigen Gestaltung unserer Zahlungsbilanz beiträgt.

Ginge es allein nach der Handelsbilanz, so würde England bei weitem am ungünstigsten unter allen Ländern der Erde dastehen. Die englische Einfuhr ist von Jahr zu Jahr gestiegen, während die Ausfuhr in neuerer Zeit sogar abgenommen hat. Bei einer Einfuhr im Werte von $9^1/_2$ Milliarden Mark ergiebt sich in England eine Unterbilanz von mehr als $3^1/_2$ Milliarden. Diese Unterbilanz wird gedeckt durch die großen Einkünfte der „unsichtbaren Ausfuhr", wie Sir Robert Giffon sie zutreffend genannt hat. Diese „unsichtbare Ausfuhr" setzt sich zusammen aus dem Reedereigewinn in Höhe von mehr als $1^1/_2$ Milliarden, den Zinsen des im Ausland angelegten Kapitals, das bei einem Gesamtbetrage von etwa 40 Milliarden gleichfalls $1^1/_2$—2 Milliarden Mark abwirft, ferner aus dem Bank- und Wechselgeschäft, dem bei der Ausfuhr erzielten Gewinn über den statistisch im Ausgangshafen festgestellten Wert u. s. w. Man hat für England eine solche „unsichtbare Ausfuhr" in Höhe von annähernd fünf Milliarden berechnet, so daß die geschäftlichen Beziehungen zum Auslande an Stelle einer Unterbilanz von $3^1/_2$ Milliarden einen positiven Gewinn von mehr als einer Milliarde für England abgeworfen hätten.

Ist auch der Gewinn aus Schiffsfrachten, im Ausland angelegter Kapitalien ꝛc. in Deutschland nicht annähernd so groß wie in England, so ergiebt sich alles in allem doch eine zu gunsten Deutschlands ausfallende Zahlungsbilanz in den wirtschaftlichen Beziehungen zum Ausland. Der Besitz der deutschen Kapitalisten an ausländischen Wertpapieren wurde schon vor bald zehn Jahren auf etwa 12 Milliarden geschätzt; seither ist jährlich annähernd weiter ein halbe Milliarde in solchen Werten angelegt worden. Dazu kommen die schon erwähnten sieben Milliarden in überseeischen Unternehmungen, Grundbesitz, Pflanzungen, Eisenbahnen, Bergwerken und Fabriken. Die Gewinne aus Schiffsfrachten werden in Deutschland auf etwa $1^1/_4$ Milliarde jährlich geschätzt und schließlich ist zur Vervollständigung der Zahlungsbilanz der Gewinn in Anrechnung zu bringen, der bei der Ausfuhr über den im Ausgangshafen geschätzten Wert hinaus erzielt wird.

Digitized by Google

Wenn auch eine günstigere Gestaltung unserer Handelsbilanz durch Steigerung der Ausfuhrwerte und Verminderung der Einfuhr solcher Rohstoffe, die auch im Inland erzeugt werden können, nur erwünscht wäre, so brauchen wir uns doch um die sog. ungünstige Handelsbilanz keine Sorge zu machen, da bei Anrechnung aller in Betracht kommenden Faktoren die Zahlungsbilanz sich für Deutschland durchaus günstig gestaltet. Unser Anteil am Weltwirtschaftsverkehr schließt ab mit einem Reingewinn für Deutschland, der um so höher zu bewerten ist, als damit gleichzeitig eine reichliche Beschäftigung für unsere überschüssigen Arbeitskräfte verbunden ist.

Digitized by Google

Ein Hauptartikel des Weltwirtschaftsverkehrs.

Um die Ausführungen der letzten Abschnitte durch ein bestimmtes Beispiel anschaulicher zu machen, wollen wir hier die Betrachtung eines Welthandelsartikels einschalten, der sowohl für die Beeinflussung des inneren Marktes durch die Arbeit für den äußeren Markt, wie auch für die Gestaltung der Handelsbilanz von hoher Bedeutung ist, und dessen Betrachtung geeignet erscheint, nach beiden Richtungen gewisse scharfe Schlaglichter zu werfen. Wir wählen dazu am besten denjenigen Stoff, der nächst den Hauptnahrungsmitteln heute eine erste Stelle im internationalen Warenaustausch errungen hat und darin eine markante Rolle spielt, die Baumwolle.

Von den drei Hauptbedürfnissen des Menschen — oder richtiger gesagt, des Kulturmenschen der gemäßigten Zone — Nahrung, Kleidung und Wohnung, werden namentlich die beiden ersteren zu einem großen Teile durch den internationalen Warenaustausch gedeckt. Während das Material für den Bau der Wohnungen zum ganz überwiegenden Teil aus dem eigenen Lande bezogen wird, wachsen die Rohstoffe, die zur Befriedigung der menschlichen Nahrungs- und Kleidungsbedürfnisse dienen, zu einem erheblichen Teil nicht auf dem Boden des Landes, in dem sie verbraucht werden. Bei dünnerer Bevölkerung und geringeren Bedürfnissen freilich genügt das Getreide, das auf dem eigenen Boden gezogen wird, und die Wolle der Schafe, die sich von demselben Boden nähren. Wenn aber die Bevölkerung wächst und ihre Kulturbedürfnisse steigert, so muß ein Teil des Bedarfs aus anderen Ländern gedeckt werden, in denen der Boden mehr liefert als die Bevölkerung verbraucht. Allbekannt ist die führende Rolle, die seit vielen Jahrhunderten im Handel zwischen den verschiedenen Ländern und Völkern das Getreide als wichtigster Rohstoff für die menschliche Nahrung spielt. Weit jüngeren Datums und weniger bekannt, aber in gewissen Beziehungen heute kaum mehr weniger wichtig ist die Rolle der bedeutendsten Rohstoffe für die Befriedigung des zweiten Hauptbedürfnisses der Kulturmenschen, der Rohstoffe für die Bekleidungsindustrie, im Welthandel.

Die Baumwolle ist zwar in den ihrer Kultur zugänglichen Ländern seit den ältesten Zeiten bekannt, und auch in Europa gab es bereits seit dem 13. Jahr-

Digitized by Google

hundert eine nicht unbedeutende Baumwollindustrie, deren Schwerpunkt ursprünglich in Südeuropa, später in den Niederlanden lag. Aber ihren hervorragenden Platz in der Weltwirtschaft und im internationalen Handelsverkehr hat sie erst erobert, nachdem die Maschine ihre Herrschaft in der Textilindustrie angetreten hatte. Die Erfindung der Spinnmaschine und des mechanischen Webstuhls hat ihr den Weg geebnet, die steigenden Kulturbedürfnisse der führenden Nationen haben ihren Absatz vervielfacht, und heute stehen Baumwolle und Baumwollwaren mit an führender Stelle in dem Außenhandel und in der Industrie der höchst entwickelten Länder. Die Baumwollenverarbeitung hat sich zu einer Weltindustrie entwickelt, der gegenüber heute die älteren Zweige der Textilindustrie, die Wollen- und Leinenweberei und -verarbeitung, an Umfang zurückstehen.

Zu den Ländern des südlichen Asiens, in denen die Baumwollenkultur ursprünglich ihren Hauptsitz hatte, gesellten sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Südstaaten der Vereinigten Staaten von Amerika, in denen die Baumwollpflanzungen sich derartig entwickelten, daß sie heute in erster Linie den Weltmarkt beherrschen und den größten Teil der gesamten Produktion decken. Mit dieser Vermehrung der Baumwollkultur trat ein starkes Sinken des Preises ein, das einer bedeutenden Erweiterung des Konsums die Wege öffnete. Noch in den letzten Jahrzehnten, von Anfang der 70er bis Anfang der 90er Jahre, hat ein Rückgang der Preise für Rohbaumwolle um mehr als die Hälfte stattgefunden, und da gleichzeitig in den Hauptindustrieländern eine wesentliche Verbesserung in der Lage der breitesten Volksschichten eingetreten ist, so entsprach diesem Rückgang der Preise eine Vervielfältigung des Konsums. In Deutschland beispielsweise ist in dem genannten Zeitraum der Jahresverbrauch von Baumwolle auf den Kopf der Bevölkerung von 2,8 auf 5 kg gestiegen. Vergleicht man aber einen weiteren Zeitraum, so ist von 1840—1885 eine Verzehnfachung des Baumwollkonsums (von 0,34 auf 3,34 kg pro Kopf) und seit 1885—1898 abermals nahezu eine Verdoppelung zu konstatieren.

Am frühesten und ausgedehntesten war die Entwickelung der Baumwollindustrie bekanntlich in England, das in seinen Kolonieen die reichste Quelle der Rohstoffproduktion besaß. Hier hat die Baumwollindustrie die tiefstgreifende Wirkung auf das Wirtschaftsleben und auf das Schicksal der handarbeitenden Massen ausgeübt. Die über alles Maß hinausgehende Ausnutzung der Arbeitskräfte in der Textilindustrie war es, die als notwendige Reaktion allmählich eine weitausgreifende sozialpolitische Fürsorge für die Arbeiter herbeigeführt hat; die Textilindustrie war es, die zu einem großen Teil den Reichtum des Landes sich hat entwickeln lassen; das plötzliche Versiegen der Roh-

Digitized by Google

stoffquellen der Textilindustrie zu Anfang der 60er Jahre war es, das über einen Teil des Landes damals das bitterste Elend brachte — kurz, die Baumwollindustrie hat in der Geschichte des industriellen England eine ausschlaggebende Rolle gespielt. Mehr als $1^1/_2$ Milliarden englische Pfund Rohbaumwolle werden heute alljährlich in England eingeführt, und ihre Verarbeitung beschäftigt in 2—3000 Fabriken mit über 40 Millionen Spindeln weit über eine halbe Million Arbeiter. Die Ausfuhr der englischen Baumwollfabriken beläuft sich alljährlich auf einen Wert von nahezu $1^1/_2$ Milliarden Mark. In Deutschland beschäftigt die Baumwollindustrie etwa halb so viel Arbeiter wie in England; der Verbrauch an Rohbaumwolle beläuft sich hier jährlich auf mehr als $^1/_4$ Milliarde Tonnen.

Ein Vergleich der Erzeugung und des Verbrauchs von Rohbaumwolle sowie der Baumwollindustrie in den wichtigsten Ländern ergiebt folgendes Bild: In der Rohbaumwoll-Erzeugung stehen die Vereinigten Staaten von Amerika mit rund 2 Milliarden Kilogramm jährlich bei weitem an der Spitze und liefern damit etwa zwei Drittel der gesamten Baumwollerzeugung der Erde. Es folgt Britisch-Indien mit etwa 400, das übrige Asien mit 300 und Aegypten mit gegen 200 Millionen Kilogramm. Die andern Länder kommen dieser Ziffern gegenüber nur wenig in Betracht, obwohl in Mittel- und Südamerika die Baumwollerzeugung noch außerordentlich steigerungsfähig wäre.

Im Verbrauch von Rohbaumwolle steht Großbritannien bei weitem an der Spitze mit etwa 20 Kilogramm auf den Kopf der Bevölkerung. Mit weniger als der Hälfte dieser Summe folgen zunächst die Vereinigten Staaten und die Schweiz; ferner mit etwa 6 Kilogramm das Deutsche Reich, in gemessenem Abstand Belgien, Frankreich und die Niederlande, während in den übrigen Staaten der Verbrauch 3 Kilogramm auf den Kopf der Bevölkerung nicht erreicht. Der Baumwollbedarf bietet in gewissem Grade einen Maßstab für die Kulturhöhe und die industrielle Entwickelung eines jeden Landes. Die Baumwollindustrie beschäftigt außer den schon erwähnten Ländern in den Vereinigten Staaten etwa 300 000 Arbeiter; in den andern Ländern sind die gegenwärtigen Ziffern nicht hinlänglich bekannt, bleiben aber jedenfalls hinter denen von England, Nordamerika und Deutschland zurück.

Wir haben vorhin bereits das plötzliche Versiegen der Rohstoffzufuhr in England zu Beginn der 60er Jahre erwähnt. In der damals ausgebrochenen Baumwollhungersnot und ihren Folgen zeigt sich deutlich die hohe Bedeutung der Baumwollindustrie für ein industriell hochentwickeltes Land und zugleich die Abhängigkeit von den ungestörten Funktionen des Weltverkehrs, in die jedes Kulturland der gemäßigten Zone naturgemäß durch seinen überseeischen Rohstoffbedarf gerät. Der Mangel an Baumwolle war ver-

Digitized by Google

ursacht durch die Blockade der nordamerikanischen Südstaaten in dem Sklavenkriege zwischen jenen und den Nordstaaten. Die Südstaaten hatten sich bereits damals zum Hauptlande der Baumwollproduktion entwickelt und als die Blockade, die ohne gleichen in der neueren Geschichte ist, die Zufuhr von Baumwolle nach Europa verhinderte, entstand in den englischen Centren der Textilindustrie allgemeine Arbeitslosigkeit und ein furchtbares Elend, wie es nur von dem reichen und in seiner übrigen Industrie nicht berührten England einigermaßen ertragen werden konnte. Großbritannien hatte von Nordamerika im Jahre 1860 über $2^1/_2$ Millionen Ballen Baumwolle empfangen, in den Jahren 1862—64 sank die Zufuhr auf 0,1 Millionen herab, und zu Ende des Jahres waren in England nahezu eine halbe Million Textilarbeiter dem Elend und der Armenpflege anheimgegeben; der Ausfall an Lohn hatte nach Angabe von Cobden damals bereits die Höhe von nahezu 200 Millionen Mark erreicht und annähernd 20 Millionen mußte im ganzen Verlauf der Baumwoll-Hungersnot aus den Sparbanken und Sparkassen herausgezogen werden. Die Arbeiter gingen großenteils zu Grunde und auch andere Gewerbe wurden stark in Mitleidenschaft gezogen. Mehr als 25 000 bisher in der Baumwollindustrie beschäftigte Männer und Frauen haben zwischen 1861 und 1864 England als Auswanderer verlassen; selbst im April 1865 waren noch immer über 100 000 Arbeiter völlig arbeitslos. Die Aufwendungen der Armenpflege und Privatwohlthätigkeit zur Linderung des großen Elends mögen sich auf 100 Millionen und darüber belaufen haben. Die Verluste der Unternehmer, Arbeiter und Ladenbesitzer werden auf $1^1/_3$ Milliarde in drei Jahren berechnet.

Haben wir hier ein Bild von der Bedeutung der Baumwollindustrie und Baumwollzufuhr in einem führenden Lande der Weltwirtschaft von der dunkelsten Seite aus, so können wir unter normalen Verhältnissen die Vorteile eines lebhaften Anteils an der Baumwollverwendung in der Weltwirtschaft im eigenen Lande beobachten. Wie schon gesagt, ist in Deutschland der Baumwollkonsum von 1830/40 bis zur Gegenwart von 0,3 auf rund 6 Kilogramm auf den Kopf der Bevölkerung gestiegen. Deutschland ist für seinen ganzen Baumwollbedarf auf die überseeische Zufuhr angewiesen. Diese überseeische Zufuhr aus fremden Ländern muß naturgemäß durch wirtschaftliche Gegenleistungen bezahlt werden. Nun sehen wir aber das interessante Bild, daß Deutschland nicht nur jene Mengen Rohbaumwolle einführt, deren es für die Bekleidung der Bevölkerung im eigenen Lande bedarf, sondern eine weit darüber hinausgehende Menge, die für Zwecke der Ausfuhr verarbeitet wird. Der Wert der ausgeführten Fabrikate ist aber derartig hoch, daß damit nicht nur die Einfuhr von Rohbaumwolle für den eigenen Bedarf, sondern auch die überschüssige

Digitized by Google

Einfuhr für die Zwecke der Exportfabrikation reichlich bezahlt wird. Mit anderen Worten: durch seine für den Export arbeitende Textilindustrie bezahlt Deutschland vollkommen den Rohstoffbedarf an Baumwolle für die eigene Bekleidung, vermöge der Mehreinfuhr von Rohstoffen und der dadurch ermöglichten Ausfuhr fertiger Fabrikate kostet der eigene Baumwollbedarf dem deutschen Volke in barem Gelde gegenüber dem Ausland keinen Pfennig. Heute führen wir, um diese Thatsache durch Zahlen zu illustrieren, für rund 280 Millionen Mark Rohbaumwolle und Baumwollgarn ein und für weit über 300 Millionen Baumwollwaren aus. Als vor einigen Jahren die Baumwolleinfuhr noch um 20—30 Millionen Mark geringer war, war die Ausfuhr ihrerseits um so viel geringer, daß sie den Wert der Einfuhr nicht ganz erreichte. Die Steigerung der Einfuhr hat uns also nicht nur nicht dem Ausland gegenüber mehr verschuldet, sondern im Gegenteil die Bilanz zu unseren Gunsten umgekehrt. Es ist noch hinzuzufügen, daß sowohl die Baumwolle in der Einfuhr wie die Baumwollwaren in der Ausfuhr neben Wolle und Wollwaren in unserer gesamten Ein- und Ausfuhr den ersten Platz einnehmen. Hieraus geht deutlich hervor, welchen Rang die Baumwollindustrie in unserer heutigen Wirtschaft erobert hat.

Aber nicht nur in England, den Vereinigten Staaten und ähnlichen industriell hochentwickelten Ländern macht sich der Einfluß der Baumwolle auf die weltwirtschaftlichen Beziehungen geltend; selbst in den am wenigsten entwickelten, wirtschaftlich am niedrigsten stehenden Ländern ist dieser Einfluß in hohem Grade zu konstatieren. Wo die Menschen sich damit begnügen, die Felle der erlegten Tiere oder doch die Wolle selbst gezogener Schafe zu ihrer Bekleidung zu benutzen, da können sie sich von dem allgemeinen Weltverkehr fern halten, können sie der Weltwirtschaft unabhängig gegenüberstehen; wo aber in einem Lande, dessen Boden keine Baumwolle trägt, die Baumwoll-Bekleidung ihren Einzug hält, da ist der erste, nicht wieder abzuschneidende Verbindungsweg mit der allgemeinen Weltwirtschaft gegeben, und immer weiter wird das Land in die Wechselbeziehungen des internationalen Verkehrs hineingezogen werden. So haben wir oben erwähnt, daß im Innern Sibiriens das Volk beginnt, an Stelle der alten, groben asiatischen Gewebe ein kulturmäßiges Gewand zu tragen. Mit dieser Abkehr von der alten Gewohnheit ist aber die Grundlage der Naturalwirtschaft, der bäuerliche Hausfleiß und die dadurch ermöglichte Abschließung vom internationalen Verkehr in der Wurzel getroffen. Der Bauer hört auf, seine Kleidung selbst zu verfertigen, er ist gezwungen, zur Bezahlung des nun von ihm bevorzugten Stoffes von den Erträgnissen seiner Wirtschaft zu verkaufen; er ist mitten in die allgemeine Verkehrsorganisation hineingestellt. Wie v. Schultze-Gävernitz zutreffend be-

Digitized by Google

merkt hat, kommt damit auch in diesem bisher so entlegenen Teil des asiatischen Kolosses der Baumwolle wie überall in der Welt die Bedeutung zu, die geldwirtschaftliche Bedürfnisbefriedigung in die Massen hinunterzutragen, das Volk hineinzuziehen in den Weltverkehr und die Weltwirtschaft, und, nachdem erst einmal die Verbindung geschaffen ist, sie mit immer neuen Fäden an jenen allgemeinen weltwirtschaftlichen Verkehr zu knüpfen.

Auf diese Weise wird die Baumwolle überall zu einem wichtigen Kulturträger und führt die Völker in immer engere wirtschaftliche Beziehungen. Infolge ihrer hohen wirtschaftlichen Bedeutung verleiht sie denjenigen Ländern einen erheblich ins Gewicht fallenden Vorsprung, die auf ihrem eigenen Boden ihren Baumwollbedarf zu decken vermögen, während sie diejenigen Länder, die sich nicht in der Lage befinden, in ein gewisses wirtschaftliches Abhängigkeitsverhältnis bringt. Aus diesem Grunde wäre es beispielsweise für Deutschland von hohem Wert, auf eigenem Boden eine ausgedehnte Baumwollkultur zu schaffen; die nach dieser Richtung in unseren afrikanischen Kolonien beginnenden Versuche verdienen demgemäß lebhafte Beachtung und Förderung. Unter allen Umständen aber, ob aus eigenen Kolonien oder von fremdem Boden, müssen wir die Baumwolle aus überseeischen Ländern beziehen. Die Notwendigkeit, diesen in rationeller Weise nur auf dem Seewege zu beziehenden überaus wichtigen Rohstoff jederzeit in voll ausreichendem Umfange zur Verfügung zu haben, steht nicht an letzter Stelle unter jenen Gründen, die eine stete Sicherung unseres überseeischen Verkehrs erheischen. Anderseits zeigt gerade das Beispiel der Baumwolle, welche Vorteile ein Land aus dem überseeischen Verkehr ziehen und in welcher Weise auch bei der Verarbeitung fremder Rohstoffe der innere Markt durch die Pflege des äußeren Marktes gewinnen kann. Die Notwendigkeit der Einfuhr von Rohbaumwolle ist für uns nicht zu einer Quelle der Verschuldung an das Ausland geworden, sondern es ist vielmehr durch die reichliche Entsendung von deutschen Baumwollfabrikaten auf die Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs die Produktion verbilligt und demgemäß auch der innere Markt in die Lage versetzt, viel aufnahmefähiger für die Fabrikate zu werden und sich in weit stärkerem Maße als früher mit diesen Bekleidungsstoffen zu versehen. Die Lebenshaltung der breiten Massen in Bezug auf die Bekleidung wird durch diese Entwickelung der für den weitesten Markt arbeitenden Industrie wesentlich gefördert.

Digitized by Google

Weltwirtschaftliche Beziehungen und soziale Frage. Weltpolitik und Sozialpolitik.

Die wirtschaftlichen Beziehungen zu dem äußeren Markt äußern ihren tiefgehenden Einfluß nun nicht nur, wie oben dargelegt wurde, auf die Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Innern des Landes, sondern mit ihnen zugleich naturgemäß auch auf die ganze soziale Lage, die Lebenshaltung der breiten Massen, den inneren Ausgleich und sozialen Frieden. Wie die Weltpolitik sich nur stützen kann auf eine gesunde und wachsende Volkskraft, ein im Innern gefestigtes Volk, so kann sich die Entwickelung der auswärtigen Wirtschaftsbeziehungen nur stützen auf leistungsfähige, arbeitsfreudige, geistig und körperlich hoch stehende und in guten sozialen Verhältnissen lebende breite Schichten des arbeitenden Volkes. Wie anderseits die Weltpolitik auch im Innern eine Festigung und Hebung der politischen und sozialen Zustände mit sich bringt, so zeitigt der wachsende Anteil am Weltwirtschaftsverkehr von selbst eine hochbedeutende Hebung der wirtschaftlichen Lage gerade in den breitesten Schichten. Das klassische Beispiel für diese Entwickelung bietet das Aufsteigen des Arbeiterstandes in jenem Lande, in dem die für den Weltmarkt arbeitende Industrie sich zuerst und am stärksten entwickelt hat. Hier mußten sich die Gefahren des Fabrikbetriebes, einer rücksichtslosen Ausbeutung der Arbeitskräfte am krassesten zeigen, mußte aber auch die Gegenwirkung um so entschiedener eingreifen und konnte sich wegen der frühen und hohen Entwickelung der Industrie nach Ueberwindung jener Gefahren der Anteil der Arbeiter an den Früchten des blühenden gewerblichen Lebens günstiger gestalten als in Ländern mit späterer Entwickelung. Wie die politischen Einrichtungen in England, wie die gesamte englische Volkswirtschaft, so haben auch die englischen Arbeiterverhältnisse mehr als die irgend eines anderen Landes die Aufmerksamkeit des Kontinents auf sich gelenkt.

Den wesentlichen Zug in der ganzen sozialen Entwickelung Englands im 19. Jahrhundert bildet das Aufsteigen des Arbeiterstandes, und zwar wird die absolute, in der Lohnhöhe zum Ausdruck kommende Aufbesserung der materiellen Lage relativ noch wesentlich dadurch gesteigert, daß die Preise für

Digitized by Google

den Lebensunterhalt mit Ausnahme der Wohnungspreise gleichzeitig bedeutend gesunken sind, sowie dadurch, daß der höhere Lohn unter bedeutend verbesserten und erleichterten Arbeitsbedingungen erworben wird. Der beste Beweis für die materielle Hebung der unteren Schichten ist der Rückgang der Sterblichkeit, die namentlich in den jüngeren Jahrgängen um etwa ein Drittel der früheren Sterblichkeitsziffern gesunken ist. In dieser besseren Erhaltung der Arbeitskräfte kommt zugleich der hohe volkswirtschaftliche Gewinn zum Ausdruck, der das Aufsteigen des Arbeiterstandes dem Lande bringt. Der materielle Gewinn der englischen Arbeiter in der letzten Hälfte des Jahrhunderts ist in ungefähren Durchschnittsziffern dahin berechnet worden, daß die Löhne um etwa 40 % gestiegen, die Warenpreise um denselben Satz gesunken sind, so daß also die Konsumkraft um ein ganz bedeutendes Maß erhöht ist. Dazu kommen die großen Fortschritte auf ideellem Gebiet, die in England verhältnismäßig spät begonnen, dann aber rasch ausgedehnt sind. Wiederum erwächst der Gesamtheit aus der materiellen und ideellen Hebung der unteren Schichten ein namhafter Vorteil, indem eine Verringerung der Vergehen und Verbrechen stattgefunden hat, die in dem Zeitraume von nur zwei Jahrzehnten auf dieselbe Einwohnerzahl rund ein Drittel betrug.

Die großen, hier nur kurz in den Hauptzügen angedeuteten Fortschritte schließen nicht aus, daß noch eine Reihe schwerer Uebelstände zurückgeblieben ist. Der Bodensatz der ganz Armen ist groß, das berüchtigte Schwitz-System und die Arbeitslosigkeit lasten auf einem immer noch nicht geringen Prozentsatz der Bevölkerung. Die unterste, elendeste Schicht der Arbeiterschaft ist jedoch allem Anschein nach in der Abnahme begriffen, während die oberste Schicht der in guter und sicherer Existenz stehenden, schon mehr zum Mittelstande zu rechnenden Arbeiter zunimmt und die Lage der zahlreichsten Mittelschicht sich andauernd bessert. In jeder Richtung aber, das unterliegt keinem Zweifel, steht die thatsächliche Entwickelung auch in England in schärfstem Gegensatz zu der Theorie von der notwendigen Verelendung der Massen. Und nicht genug damit, es wird nicht nur die alte Formel der absoluten Verelendungstheorie widerlegt, sondern auch die neue Formel, auf die sich sozialdemokratische Doktrinäre zurückziehen zu können glauben, die „relative" Verelendung erweist, sich als unhaltbare Spiegelfechterei. Verschiedene, sowohl von englischen wie von deutschen Forschern angestellte Untersuchungen der jüngsten Zeit, unter anderem ein umfangreiches und eingehendes Werk von Hans von Nostitz „Das Aufsteigen des Arbeiterstandes in England" (Gustav Fischer in Jena, 1900), haben übereinstimmend dargethan, wie reichlich der Anteil der Arbeiterklasse an der Zunahme des gesamten Volkseinkommens gewesen ist, und daß die materielle Hebung des Arbeiterstandes nicht nur nicht hinter der durch-

Digitized by Google

schnittlichen materiellen Aufbesserung der Gesamtheit zurückbleibt, sondern vielmehr diesen Durchschnitt relativ übertrifft.

Dieses Aufsteigen des Arbeiterstandes in England vollzog sich nicht ohne Klassenkämpfe und ohne zeitweise schwere Schädigungen des wirtschaftlichen Organismus und des sozialen Friedens. Aber dieser Klassenkampf war für das Aufsteigen des Arbeiterstandes nicht das allein Ausschlaggebende. England ist das klassische Land der Sozialaristokraten, der entschiedenen praktischen Sozialreformer in den führenden Kreisen. Die großen Unternehmer und die politischen Führer des Bürgertums haben, nicht selten gegen den Willen der Arbeiter, thatkräftig eingegriffen, um die Massen materiell und ideell zu heben. Kabinetsminister haben sich als hervorragende Fachmänner für Spezialgebiete der Arbeiterfrage bethätigt, so Salisbury in der Wohnungsfrage, Chamberlain in der Unfall- und Altersversicherung, Rosebery für Lohnfragen. Was bei der Mitarbeit der Gebildeten und Besitzenden an der Hebung der Massen dem sozialen Frieden in besonderem Maße gedient hat, war der Umstand, daß sie den Arbeitern nicht nur Wohlthaten als solche erwiesen, sondern Rechte gaben, ohne dabei in den anderen, in Deutschland nicht selten beobachteten Fehler zu verfallen, daß sie nun etwa auf die Seite der Arbeiter im Klassenkampf traten und mit ihnen gegen den eigenen Stand fochten.

Wenn der Klassenkampf bei der aufsteigenden Entwickelung nicht den Ausschlag gab, so ist das ebenso ein Verdienst der oberen Stände, wie der Arbeiter. Man mag einwenden, daß die oberen Klassen geleitet wurden von der Furcht vor der Revolution und der Furcht vor Epidemien u. dergl., die durch die elende Lage der Arbeiter hervorgerufen wurden. Derlei Erwägungen sprechen wohl mit, bilden aber nicht den alleinigen Kern; höher steht die Erkenntnis des wirtschaftlichen und nationalen Gewinnes, den die bessere Erhaltung der arbeitenden Kräfte der Gesamtheit gewährt, und die führende Rolle nehmen ohne Frage allgemein sittliche Gedanken und Beweggründe ein. Ebenso greifen bei dem Verhalten der englischen Arbeiterschaft egoistische und ideelle Motive ineinander. Ihr Aufsteigen war kein Sieg einer zersetzenden und verhetzenden Sozialdemokratie, kein Sieg utopischer Lehren, sondern eine durch und durch realpolitische Auseinandersetzung mit den anderen Klassen. Die englischen Arbeiterführer jagen nicht einem „Zukunftsstaat“ nach, sondern arbeiten für den gegenwärtigen, erreichbaren Vorteil. Sie suchen ihr Ziel nicht in schroffer Feindschaft gegen die oberen Klassen zu erreichen, erkennen vielmehr die Mitwirkung dieser an ihren Fortschritten an und sind weit davon entfernt, sich von dem Klassenhaß als oberstem Gesichtspunkt leiten zu lassen. Gewisse Uebereinstimmungen in den Grundanschauungen des Lebens verbinden die englische Arbeiterschaft mit der übrigen Nation und lassen die Gegensätze nie bis

Digitized by Google

zu jener äußersten Konsequenz gedeihen, auf die von den alten Führern der deutschen Sozialisten erbittert und emsig hingearbeitet wird. In erster Linie ist es die Vaterlandsliebe, daneben aber auch die Stellung zur Religion und die sittlichen Anschauungen in Bezug auf die Familie. Der englische Arbeiter und der englische Lord kämpfen gemeinsam als Engländer für die nationale Wohlfahrt, das gemeinsame oberste Gut. Dieser Kitt hält fest genug, um zu verhindern, daß wirtschaftliche und soziale Gegensätze einen vollständigen Bruch herbeiführen können. Es handelt sich dabei nicht nur um eine ideelle Gemeinschaft, sondern zugleich um die Erkenntnis, daß die realen, materiellen Interessen sich im letzten Grunde auf diesem gemeinschaftlichen Boden zusammenfinden, daß das wirtschaftliche und nationale Gedeihen des Landes für beide Teile gleicherweise ausschlaggebend ist für den Fortbestand der errungenen Existenz.

Dieses Aufsteigen des Arbeiterstandes in England und die Bedingungen, unter denen es sich vollzog, sind als großartigstes Beispiel von hoher Bedeutung für alle diejenigen Länder, die ihre weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Beziehungen fortschreitend erweitern, ihre Industrie in hohem Maße entwickeln und bestrebt sind, ihrem Arbeiterstande die gleiche Hebung zukommen zu lassen. Auch in Deutschland hat sich die Lage der breiten Massen mit dem eng an die Steigerung der weltwirtschaftlichen Beziehungen anknüpfenden Aufschwung des Wirtschaftslebens wesentlich gebessert. Zahlreiche sichere Belege sind dafür in neuerer Zeit bekannt geworden. Die Arbeitslöhne sind andauernd gestiegen und die Steigerung wird selbst von sozialdemokratischer Seite für die Zeit von 1894—1898 auf durchschnittlich 11 % beziffert. Infolge der Lohnsteigerungen bei vielfach sinkenden Lebensmittelpreisen ist in den weitesten Schichten eine wesentliche Hebung der Lebenshaltung eingetreten — an manchen Stellen allerdings leider gehemmt durch die steigenden Wohnungspreise. Immer wieder haben die in dieser Beziehung maßgebenden Mitteilungen der Gewerbeaufsichtsbeamten auf der einen Seite diese Steigerung der Lebenshaltung hervorgehoben, auf der anderen Seite aber in neuerer Zeit nachdrücklichst darauf hingewiesen, welche Hemmung dieser günstigen Entwickelung durch die fortschreitende Wohnungsnot verursacht wird. Auf diese Verhältnisse näher einzugehen ist hier nicht der Ort. (Vergl. meine Broschüre „Die Wohnungsfrage“ in der Burschenschaftlichen Bücherei). Der Umfang der Lohnsteigerung ist ziffernmäßig am besten ersichtlich aus den Berichten der Berufsgenossenschaften. Diese Berichte haben für die letzten fünfzehn Jahre eine durchschnittliche Jahreszunahme der Arbeitslöhne von 11 Mark auf den Kopf, für die letzten fünf sogar eine Erhöhung um nahe an 100 Mark pro Kopf ergeben. Das durchschnittliche Jahreseinkommen eines jeden Ar-

Digitized by Google

beiters in der gesamten Belegschaft des Ruhrreviers stieg in den letzten zehn Jahren sogar von 940 auf 1175 Mark.

Die Zunahme des gesamten Volkseinkommens läßt sich ziffernmäßig nur sehr unvollkommen feststellen. In Preußen wird nur das Einkommen der steuerpflichtigen Censiten festgestellt, dessen Gesamtbetrag vom Etatsjahr 1892—1898 um mehr als eine volle Milliarde, von 5724 auf 6775 Millionen Mark gestiegen ist. Dagegen wird in Sachsen das gesamte Volkseinkommen teils festgestellt, teils geschätzt; es zeigt sich dabei innerhalb der letzten sechs Jahre ein Wachstum um 25 %, so daß also das Volkseinkommen der Bevölkerungszunahme weit vorausgeeilt ist. Dies ist um so bedeutsamer, als in der gleichen Zeit, bis auf das letzte Jahr, die notwendigen Lebensbedürfnisse vielfach im Preise gesunken waren; das Fleisch war nicht teurer, Getreide und Kleidungsstoffe billiger geworden, nur die Wohnungspreise waren gestiegen.

Sachsen gestattet insofern den zuverlässigsten Einblick, als dort die allgemeine Einkommensteuer noch vor wenigen Jahren bis auf die Jahreseinkommen von 300 Mark herabreichte, also nahezu die ganze erwerbsthätige Bevölkerung in ihren Kreis zieht und statistisch beurteilen läßt. Vergleichen wir die Veränderung der Einkommen in der kurzen Zeit von 1879—1894, so ergiebt sich die nachstehende Gruppierung: Von der Gesamtheit der Eingeschätzten hatten ein Einkommen von:

	1879	1894
unter 300 Mark	7,1	5,6 Proz.
300— 800 „	69,3	59,7 „
800—1400 „	13,2	21,3 „
1400—2200 „	5,2	6,7 „
2200—4804 „	5,7	4,6 „
über 4800 „	1,5	2,0 „

Wollte man diese Einkommenverteilung bildlich in der bekannten Pyramidenform darstellen, so ergäbe sich genau das Gegenteil jenes Bildes, das die sozialistischen Dogmatiker einst für die Zukunft entwarfen. Nach dieser Theorie sollten einerseits die geringsten Einkommen — die Basis der Gesellschaftspyramide — immer zahlreicher werden, anderseits die ganz großen Einkommen immer höher aufsteigen — beide auf Kosten der mittleren Stufen. Es sollte also die Basis und die Spitze der Pyramide sich unverhältnismäßig erweitern und in der Mitte eine starke Einschnürung entstehen. Das Gegenteil ist der Fall: die Basis verschmälert sich, die mittleren Stufen dehnen sich aus, und zwar relativ in größerem Maße als die hohen Einkommenstufen, so daß sich das Gesamtbild von einem einigermaßen gleichmäßigen Ansteigen der verschiedenen Klassen nicht weiter entfernt, sondern ihm vielmehr näher rückt.

Digitized by Google

Der Anteil der Aermsten an der Gesamtbevölkerung hat sich um ein Fünftel, der Anteil der nächsten Schicht armer Leute um ein Siebentel verringert, während sich die nicht mehr ganz arme Bevölkerung um drei Fünftel und die folgenden Schichten der auskömmlich gestellten und der leidlich wohlhabenden Personen um ungefähr ein Viertel vergrößerten. Die Beobachtung lehrt, daß in der Zwischenzeit die gleiche Bewegung mindestens in ebenso günstigem Maße angedauert hat.

Einen sehr guten Maßstab für die Besserung der pekuniären Lage bildeten die Einlagen der Sparkassen. In den preußischen Sparkassen sind in dem Jahrfünft von 1893—1898 die Einlagen von 120 auf über 160 Mark auf den Kopf der Bevölkerung, also um ein volles Drittel des früheren Bestandes gestiegen. Ihre Gesamtsumme war bis Ende 1898 auf rund $5^1/_4$ Milliarden Mark angewachsen. Da die Zahl der Sparkassenbücher weit über acht Millionen betrug, so ist von allen Preußen vom Säugling bis zum Greise bereits jeder Vierte im Besitz eines Sparkassenbuches. Wie weit die breitesten Massen an diesem Sparwesen beteiligt sind, geht aus der Thatsache hervor, daß mehr als ein Viertel der Bücher auf Einlagen bis zu 60 Mark lautet und fast 60 Prozent auf solche bis zu 300 Mark. In voller Uebereinstimmung zeigt also die Statistik sowohl der Arbeitslöhne, wie des steuerpflichtigen und, soweit es ermittelt ist, des gesamten Volkseinkommens, wie auch der Sparkassen eine erheblich aufsteigende Linie, und es steht fest, daß an der wesentlichen Verbesserung der wirtschaftlichen Gesamtlage die breiten Massen ihren vollwertigen Anteil gehabt haben.

Auf derselben aufsteigenden Linie bewegt sich nun auch der Massenkonsum der wichtigsten Produkte. Hierfür seien nur einige Daten erbracht: Der Fleischkonsum wurde im Jahre 1893 auf knapp 40 Kilogramm für den Kopf der Bevölkerung berechnet; die infolge der Fleischnotdebatten vor zwei Jahren herausgegebene amtliche Denkschrift gelangte bereits zu 46 Kilogramm. Der Weizenkonsum ist in Deutschland bei gleichbleibendem Roggenkonsum von 51 Kilogramm im Durchschnitt der Jahre 1879/84 auf 81 Kilogramm für die Jahre 1896/98 gestiegen. Was den Konsum von Kleiderstoffen anlangt, so ist der inländische Verbrauch von Baumwollgeweben in den letzten 25 Jahren um etwa 60 Prozent gewachsen, während der Konsum von Wollgeweben nur in geringerem Maße, aber gleichfalls zugenommen hat. Ferner kommt die Steigerung der Lebenshaltung der breiten Massen in einer allerdings nicht immer erfreulichen Weise in der Zunahme des Konsums von Bier, Wein, Branntwein und Tabak zum Ausdruck. Der Bierverbrauch ist im gesamten deutschen Zollgebiet in der Zeit von 1890—1898 gestiegen von 106 auf 124 Liter pro Kopf der Bevölkerung. Wenn man zwischen den ver-

Digitized by Google

schiedenen Bierpreisen den ungefähren Durchschnitt mit 30 Pf. annimmt, so ergiebt sich eine Steigerung von 31,80 auf 37,20 Mark pro Kopf der Bevölkerung allein für Bier. Der Branntweinkonsum hat erfreulicherweise keine Zunahme, sondern eher einen kleinen Rückgang erfahren. Er beträgt durchschnittlich im Jahre 4,4 Liter auf den Kopf. Die amtliche Statistik der Preise ergiebt im Ausschank eine Schwankung von etwa 80—800 Pf. für den Liter heimischen Branntweins, ungerechnet die teuren fremden Liköre. Auch wenn man das ganz bedeutende Uebergewicht des billigsten Branntweins berücksichtigt, wird man für den Liter durchschnittlich als Konsumpreis erheblich mehr als eine Mark rechnen müssen. Bei vorsichtigster Schätzung ist die jährliche Pro-Kopf-Ausgabe also mindestens auf fünf Mark anzusetzen. Ganz verzichten müssen wir, um nur einigermaßen in den Grenzen des Zuverlässigen und Kontrollierbaren zu bleiben, auf eine Schätzung der Ausgaben für Wein. Dagegen liefert für den Tabakskonsum die Produktionsstatistik einen sicheren Anhalt. Der Wert der Tabakfabrikate, die nach Abzug der Ausfuhr und mit Einschluß der Einfuhr für den freien Verkehr in Deutschland übrig waren, gestaltete sich im Jahre 1897 derart, daß auf den Kopf der Bevölkerung ein Verbrauch von mehr als sechs Mark berechnet ist. Mithin ergiebt sich für Alkohol und Tabak, mit Ausschluß von Wein, die Gesamtsumme von rund 49 Mark. Da nun aber beim Tabakskonsum der Verbrauchsberechnung der Wert der Tonne des betreffenden Fabrikats zu Grunde gelegt ist, für den Kleinhandel also noch ein sehr erheblicher Aufschlag zu berücksichtigen bleibt, so verlangt allein der Bier-, Branntwein- und Tabakskonsum eine jährliche Aufwendung von mehr als fünfzig Mark für den Kopf der Bevölkerung. Dabei ist weder der Weinkonsum mitgerechnet, noch sind die Preise der teuren ausländischen Liköre, der teuren Biere (Porter, Ale) ꝛc. ausreichend berücksichtigt. Die Gesamtaufwendung für Alkohol und Tabak wird also weit über drei Milliarden jährlich hinausgehen.

Es bleibt noch hinzuzufügen, daß auch andere Artikel des Massenkonsums in den letzten Jahren eine bedeutende Verbrauchssteigerung auf dem deutschen Markt erfahren haben, in erster Linie Zucker, ferner eine Reihe von Kolonialwaren, wie Reis, Thee, Kaffee, endlich Petroleum und ähnliche Artikel des täglichen Bedarfs. Wie ausdrücklich hinzugefügt sein mag, handelt es sich in all diesen Fällen nicht um eine durch Volksvermehrung bedingte Zunahme, sondern durchweg um eine weit darüber hinausgehende Steigerung, also eine Vermehrung des Verbrauchs auf den Kopf der Bevölkerung. Das Gesamtbild ergiebt auf der ganzen Linie eine erfreuliche Steigerung des Volkseinkommens und Massenkonsums und die allgemeine Erhöhung der Lebenshaltung. Diese bedeutsame Kräftigung des inneren Marktes vollzog sich in

Digitized by Google

einer Zeit weitgehender Erschließung des äußeren Marktes und wäre ohne diese Ausdehnung der auswärtigen Wirtschaftsbeziehungen nicht wohl erreichbar gewesen.

Mögen also die Zustände auch noch so weit von einem sozialpolitischen Ideal entfernt sein — unleugbar bleibt doch der während der letzten Jahrzehnte gemachte große und andauernde Fortschritt der arbeitenden Klassen, und zweifellos ist, daß dieser den sozialdemokratischen Lehren auch nicht im mindesten entsprechende Fortschritt auch auf die politische Stellung der breiten Massen und auf die allgemeine Beurteilung der sozialen Lage einen gewissen Einfluß ausüben muß. Das Fiasko der Verelendungs- und Zusammenbruchstheorie und der Nebel einer unerkennbaren Zukunft, der über dem einst so nahe gewähnten Zukunftsstaat schwebt, muß die denkenden Köpfe der Arbeiterbewegung um so mehr veranlassen, sich auf den Gegenwartsstaat einzurichten, je erträglicher unter der Herrschaft des verrufenen Kapitalismus die Lage der breiten Massen wird. Sie gewöhnen sich daran, an der sozialen Gesetzgebung positiv mitzuarbeiten; sie treten in ihren Organisationen wirtschaftlicher Selbsthilfe in der Praxis selbst auf den Boden der bestehenden Wirtschaftsordnung; ja sie beteiligen sich an jener „aktiven" Wirtschaftspolitik, die ihrer Ansicht nach in erster Linie ihrem Feinde, dem Kapitalismus, dient.

Und gleichzeitig mit dieser politischen Annäherung an die Grundlagen der gegenwärtigen Verhältnisse vollzieht sich innerhalb der handarbeitenden Klasse selbst eine zunehmende Teilung und Schichtung, die auf die Dauer die einheitliche politische Wirksamkeit unterbinden muß. Aus dem „Proletariat" der Arbeiterschaft lösen sich größere Gruppen, deren wirtschaftliche Lage sich von derjenigen der untersten Schichten mehr und mehr entfernt. Das gegenseitige Verhältnis wird ein anderes, die Interessen gehen auseinander, die nächst-erreichbaren Ziele werden verschieden und demgemäß auch die Mittel, mit denen die verschiedenen Gruppen ihre Ziele zu erreichen suchen werden. „Die" soziale Frage wird vielfältiger und verliert jene abstrakte Einfachheit, die notwendig zu einer Lösung in einem gewaltigen Schlage drängen sollte, und diese Entwickelung vollzieht sich, wie immer wieder betont werden muß, nicht in letzter Linie infolge der wirtschaftlichen Ausdehnungsbewegung.

Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse, der Zusammenbruch grundlegender sozialistischer Dogmen und die zunehmende Schichtung innerhalb der Arbeiter müssen notwendig zu einer Verschiebung der politischen Verhältnisse und zu einer veränderten Auffassung der sozialen Frage führen. Erscheinungen dieser Art sehen wir in dem Abweichen der Sozialdemokratie von ihrer alten prinzipienfesten Bahn in der Frage der preußischen Landtagswahlen und in der Befürwortung der neutralen Gewerkschaften. Noch freilich halten die

Digitized by Google

breiten Massen, soweit sie sich lebhafter mit den politischen Vorgängen und Kämpfen beschäftigen, fest an dem alten Ideale des sozialdemokratischen Zukunftsstaates. Die Möglichkeit aber rückt allmählich näher, daß auch in dieser Beziehung eine Wandlung eintritt, daß auch in den breitesten Arbeiterkreisen Deutschlands die bei den englischen Arbeitern schon lange herrschende Einsicht mehr und mehr erwacht: daß die steigende Lebenshaltung, die Besserung der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse nur möglich war und für die Zukunft nur möglich ist, wenn weiter gearbeitet wird an der wirtschaftlichen Ausbreitung, wenn Deutschland auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs in sicheren Bahnen wandelt und seinen Anteil an den internationalen Wirtschaftsbeziehungen dauernd erweitert und festigt.

Um die Massen in einer bestimmten politischen Richtung zu lenken, dazu bedarf es stets weitausgreifender Ideale; aber wenn die Entwickelung in der bisherigen Weise weiter fortschreitet, dann ist es nicht aussichtslos, daß auch in Deutschland an die Stelle des phantastischen, unerreichbaren und schließlich doch immer unbefriedigenden Ideals vom Zukunftsstaat das andere Ideal der nationalwirtschaftlichen Expansion tritt. Die Notwendigkeit dieser nationalwirtschaftlichen Expansion für die Länder mit großer Industrie, für die kulturell höchststehenden und dichtbevölkerten Länder der gemäßigten Zone ergiebt sich mit so klarer Konsequenz, daß auch die Arbeiter sich ihr schließlich beugen müssen, zumal sie einen vollen Anteil an den wirtschaftlichen Erfolgen haben. Es sei verwiesen auf die vortrefflichen Ausführungen, die in dieser Richtung Professor Dr. Georg Adler in seiner kleinen Schrift über „Die Zukunft der sozialen Frage“ (bei Gustav Fischer in Jena) gemacht hat. Wenn v. Schultze-Gävernitz von der englischen Arbeiterschaft gesagt hat, sie erblicke ihr Interesse in der Verteidigung der politischen und kapitalistischen Macht Englands, Kapital und Machtmittel seien ihr die Instrumente ihrer eigenen Weltherrschaft — so ist es heute nicht mehr eine phantastische Anschauung, wenn Adler hinzufügt: „Es ist zu erwarten, daß jetzt, wo innerhalb der deutschen Sozialdemokratie immer lauter eine den thatsächlichen Verhältnissen Rechnung tragende, unmittelbar praktische Arbeiterpolitik gefordert wird, auch in Deutschland ähnliche Strömungen auftauchen und, durch die eherne Notwendigkeit begünstigt, sich schließlich Bahn brechen werden. In dieser Richtung werden daher auch die Ideale liegen, die die späteren Arbeitergenerationen begeistern und in ihren Bann zwingen werden.“ Gewiß ist es das wichtigere Ziel, die Konsumfähigkeit des inneren Marktes zu steigern. Wie wird aber dieses Ziel erreicht? Indem der wirtschaftliche Aufschwung in derselben Richtung wie bisher fortdauert, d. h., indem Deutschlands Geltung auf dem Weltmarkte zu wachsen fortfährt. Die Erweiterung

Digitized by Google

des äußeren Marktes ist nicht etwas, was man nachträglich oder so nebenher auch noch berücksichtigen darf, sondern gerade eine Vorbedingung für die Hebung der Konsumfähigkeit des inneren Marktes. Das wissen die englischen Arbeiter recht genau; sie erkennen, wie selbst Kautsky in der „Neuen Zeit" zugegeben hat, „die Expansionspolitik als ein Mittel, die Industrie zu beleben durch Erweiterung nicht bloß des äußeren Marktes, sondern auch des inneren".

Auf Grund der nationalwirtschaftlichen Expansion, auf Grund des steigenden Anteils Deutschlands auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs hat sich die deutsche Volkswirtschaft in ihren einzelnen Zweigen zu einem Umfange entwickelt, den man sich voll vergegenwärtigen muß, wenn man den Vorteil abschätzen will, der daraus für die Lage im Innern erwachsen ist, und wenn man bemessen will, in welchem Maße die Fähigkeit gestiegen ist, auch die für die Fortsetzung und Sicherung dieser Bewegung notwendigen Mittel aufzubringen. Hier einige ziffermäßige Belege dafür, mit welchen Summen heute das volkswirtschaftliche Leben in Deutschland alljährlich zu rechnen hat: Im vorigen Jahr überstieg der Reichshaushaltsetat in Einnahmen und Ausgaben zum ersten Mal die zweite Milliarde. Ein Vielfaches dieses Betrages wird jährlich in anderen staatlichen Instituten und Privatunternehmungen umgesetzt. So beläuft sich der Jahresumsatz der Reichsbank auf 150 Milliarden, der unserer ersten Privatbank auf rund 50 Milliarden. Das deutsche Volksvermögen wird auf etwa 200, das jährliche Volkseinkommen auf 26 Milliarden geschätzt. Der deutsche Außenhandel beziffert sich auf 10 Milliarden, das im Auslande arbeitende deutsche Kapital auf $7\frac{1}{2}$; 12 Milliarden arbeiten in den deutschen Eisenbahnen, wo sie Betriebseinnahmen von jährlich $1\frac{2}{3}$ Milliarden und einen Ueberschuß von $\frac{3}{4}$ Milliarden erbringen. Der Wert der in Deutschland gewonnenen Steinkohlen beziffert sich in einem Jahr auf annähernd $\frac{3}{4}$ Milliarden, der Wert des verarbeiteten Roheisens auf weit über eine Milliarde. Die deutschen Lebensversicherungsgesellschaften arbeiten mit einem Etat, der dem Reichsetat fast genau gleichkommt. Wenn man sich die Rolle der Milliarde in der modernen Volkswirtschaft recht vergegenwärtigt und das richtige Augenmaß für die Umsätze in den großen wirtschaftlichen Unternehmungen gewinnt, dann kann man ermessen, zu welcher Höhe das Wirtschaftsleben im Reich heute aufgestiegen ist — einer Höhe, die nur möglich geworden ist durch das Hineinwachsen in den großen Weltwirtschaftsverkehr, durch die Benutzung und Gewinnung der Hilfskräfte und Rohstoffe fremder Länder und durch die Eroberung eines weiten auswärtigen Marktes für die überschüssigen Erzeugnisse der deutschen Volkswirtschaft. Diese gewaltigen Umsätze wirken zurück, tief hinein in alle Kreise des werkthätigen

Digitized by Google

Volkes, dem sie ein dauerndes wirtschaftliches Aufsteigen gewährleisten. Freilich ist mit der großen Steigerung der auswärtigen Wirtschaftsbeziehungen eine immer größere Abhängigkeit vom Weltmarkt verbunden, in der eine Gefahr jedoch nur dann zu erblicken ist, wenn das Reich nicht in der Lage ist, den Frieden aufrecht zu erhalten und den deutschen Außenhandel in allen Teilen der Erde zu sichern und zu schützen. Ist diese Sicherung aber vorhanden, dann bietet der große Anteil an dem internationalen Handel dauernd höchst bedeutende Vorteile für die gesamte Volkswirtschaft.

Die Steigerung der Arbeitsgelegenheit und die Verbilligung der Produktion durch die Arbeit für den großen Auslandmarkt zieht, wie oben dargelegt wurde, eine Vermehrung des Absatzes im Inlande, also zugleich auch eine abermalige Steigerung der Arbeitsgelegenheit und Verbilligung der Produktion nach sich — eine Schraube ohne Ende, die zu Gunsten des volkswirtschaftlichen Ganzen und insbesondere der handarbeitenden Klassen wirksam ist. Auch wenn nur ein Zehntel unserer gewerblichen Produktion auf dem Weltmarkt seinen Absatz suchen müßte — in Wahrheit ist es beträchtlich mehr — dann müßte sorgsam darüber gewacht werden, daß dieses Zehntel sich nicht vermindert, weil der Rückschlag auf die Produktion viel größer wäre als die Verminderung des Absatzes nach außen hin für sich allein, und den Schaden erlitten in erster Linie die alsdann überflüssig werdenden Arbeitskräfte.

Die Fürsorge für unsere auswärtigen Wirtschaftsbeziehungen erfolgt ganz wesentlich im Interesse des nach lohnender Arbeit suchenden Volksüberschusses: sie muß aber auch Hand in Hand gehen mit einer direkten Fürsorge für diese Arbeitermassen. Ohne und gegen die breiten Massen des Volkes ist auf die Dauer keine weitausgreifende Politik der Ausdehnung des nationalen Einflusses, weder auf politischem, noch auf wirtschaftlichem Gebiet zu führen. Die Steigerung unseres wirtschaftlichen und politischen Einflusses nach außen hin muß sich, wie gesagt, stützen auf die wirtschaftliche, geistige und körperliche Hebung der breiten Massen im Innern. Durch eine thatkräftige Fortführung der Sozialpolitik werden die Arbeiter mehr und mehr gestärkt in jener Leistungsfähigkeit, die für eine wirksame Konkurrenz der deutschen Arbeit auf dem Weltmarkt notwendig ist, und werden sie gleichzeitig politisch mehr und mehr zur Mitarbeit an der Lösung der großen Aufgaben herangezogen.

Es ist nicht überflüssig, hinzuzufügen, daß zu den sozialpolitischen Aufgaben auch, und zwar nicht in letzter Linie, die Erhaltung einer ausgedehnten, in gesunden Verhältnissen lebenden Landbevölkerung gehört, aus der die übrigen Volksteile immer wieder neue Kraft schöpfen. Auch sozialpolitisch wäre es einer der größten Fehler, thatlos einer zunehmenden Entvölkerung des platten

Digitized by Google

Landes zuzusehen, durch die eine gesunde soziale Schichtung der Gesamtbevölkerung unmöglich gemacht, der städtischen Bevölkerung eine auch heute noch eminent wichtige Kraftquelle geraubt wird und dem Staate auf die Dauer eine unentbehrliche Hilfsquelle der immer kraftvolleren Entfaltung auf den Hochstraßen des Weltverkehrs und der Weltpolitik genommen wird. Auch sozialpolitisch ist die Erhaltung, Schaffung und Vermehrung einer körperlich und wirtschaftlich gesunden, sozial richtig geschichteten Landbevölkerung von hoher Bedeutung. Soweit hierzu handelspolitisch ein besonderer Schutz erforderlich ist, muß er in dem Rahmen gewährt werden, der sich mit den sonstigen sozial-, handels- und weltpolitischen Aufgaben und Erfordernissen in Einklang bringen läßt. Unsere Aufgabe kann es nicht sein, hier auf die aktuellen Zollfragen einzugehen; das eine aber muß gesagt werden, daß die landwirtschaftlichen Interessen auch aus sozialen Gründen und mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit des Volkes ausreichende Berücksichtigung verlangen. Gilt es vor allen Dingen, die heute errungene Stellung Deutschlands auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs zu wahren und zu befestigen, so ist damit keineswegs eine Hintansetzung der landwirtschaftlichen Interessen ausgesprochen, sondern die Aufgabe gestellt, unter Wahrung dieser Interessen eine dauernde Sicherung unserer handelspolitischen Beziehungen durchzusetzen.

Die Fürsorge für jene unschätzbare Kraftquelle, die wir in einer gesunden, sozial richtig geschichteten Landbevölkerung haben, und die sozialpolitische Fürsorge für die breiten Massen der handarbeitenden Bevölkerung müssen Hand in Hand gehen mit der Fürsorge für die Erhaltung und Erweiterung der deutschen Stellung auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs. Jene sind unerläßlich, um diese voll auszunutzen, diese aber unerläßlich, um jene überhaupt ermöglichen zu können und Deutschland nicht von seiner weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Stellung zurücksinken zu lassen.

Die Sozialpolitik, zu der wir in dem angedeuteten Sinne auch die Sorge für einen gesunden Stamm ländlicher Bevölkerung rechnen, ist eine notwendige Unterlage der weltwirtschaftlichen Ausdehnung und der weltpolitischen Macht, wie umgekehrt der weltwirtschaftliche Erfolg die Voraussetzung für ihre sichere Durchführung ist.

Die sozialpolitische Fürsorge soll die Lebensfähigkeit und Leistungsfähigkeit, die Arbeitskraft und die Wehrkraft des Volkes steigern, das deutsche Volkstum und die Qualität der deutschen Produktion heben, den sozialen Frieden im Innern und dadurch das Zusammenarbeiten aller Kreise in der Weltpolitik nach außen fördern. Sie soll den handarbeitenden Klassen ihren vollen An-

Digitized by Google

teil an den Erträgnissen der nationalwirtschaftlichen Expansion sichern und die weitere Fortführung dieser nationalwirtschaftlichen Ausdehnungsbewegung ermöglichen und sichern. Weltpolitik und Sozialpolitik bedingen sich gegenseitig, weltwirtschaftliche Ausdehnung und Sozialreform ermöglichen sich überhaupt erst gegenseitig; sie sind aufs engste miteinander verknüpft und zur Stärkung des wirtschaftlichen und politischen Einflusses des Deutschen Reiches und des Deutschen Volkes auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs unentbehrlich und untrennbar.

Berichtigungen.

Seite 18, Tabelle: statt American Linie (**engl.**) ließ: American Linie (**amerikanisch**).
„ 40, Zeile 5 von unten: statt **Beondel** ließ: **Blondel.**
„ 50 „ 11 „ „ „ dem **Rest** egoistischer ließ: der **kraß** egoistischen ꝛc.
„ 51 „ 1 „ „ „ **Segelschiffe** ließ: **Seeschiffe.**
„ 54 „ 3 „ „ „ **Peru** ließ: **Para.**
„ 60 „ 16 „ oben: „ **in** Wätjen ließ: **von** Wätjen.

Digitized by Google

Sachregiſter.

A.

Adler, Dr., Georg 201.
Afrika, Deutſchland u. A. 165. Eiſenbahnen 176.
Aegypten, deutſcher Handel mit A. 94, 96, 169, 176. Eiſenbahnen 179. Handelsbilanz A.'s 190. Baumwollkultur A.'s 196.
Alexandria 96.
Algier 94, 96, 169, 176. Eiſenbahnen 179.
Amſinck, M. G., Reederei 57.
Amſterdam 65.
Amurgebiet 103.
Anatoliſche Eiſenbahn 95, **107.**
Anderſen, Reederei 57.
Angolabahn 176.
Angora 107.
Antwerpen 55, 65.
Arbeiterſtand, Aufſteigen in England 200.
Arbeitsloſigkeit in England infolge d. Baumwollenkriſe 197.
Argentinien, deutſcher Handel mit A. 156, **162.** Weizenausfuhr 146, 162. Handelsbilanz 190.
Argo, Reederei 60.
Aſien, Deutſchland u. d. Erſchließung A.'s für den Weltverkehr **98.** Eiſenbahnen 98. Baumwollkultur 196.
Ausfuhr 185. Deutſche A. nach China 119. Auſtralien 130. D. Vereinigten Staaten 145. Wert einer geſteigerten A. 186, 198. Steigerung d. A. 138.
Auſtralien, deutſcher Handel mit A. 130.
Auswanderung, europäiſche **15** f., 20. Deutſche **16,** 20, 23, 145. Italieniſche 16, 20. Ruſſiſche 20. A. nach den Vereinigten Staaten 20, 149. Nach Braſilien 21, **159** f. Nach Argentinien 162.
Auswanderungsgeſetz **18,** 159.

B.

Bagdad-Bahn 6, 98, 100, **108** f.
Bahia 55, 154.
Baku 110.
Baltimore 54.
Batum 95.
Baumwolle 38, 103, 155, 172, **194.**
— Auſtraliſche 130.
— Amerikaniſche 146.
— In unſeren Kolonien 149.
Beira 168, 171 f., 177, 179.
Beirut 96.
Bender Abbas 5, 111.
Benguela 179.
Berber 177 f.
Bevölkerungsdichtigkeit 185.
Bierkonſum, Steigerung des 205.
Binnenwanderung, deutſche 24.
Bismarck-Archipel 128 f.
Blanche-Bucht 128.
Blondel, George 41.
Blumenau 161.
Bolivia 164.
Bombay 57.
— Tana, Eiſenbahn 99.
Bosporus, Ueberbrückung 109.
Boſton 54.
Braila 96.
Branntweinkonſum in Deutſchland 206.
Braſilien 55.
— Deutſcher Handel mit B. 156, **158.**
Bremen 58, 65.
Britiſch-Südafrika, deutſcher Handel mit 169.
Brusque 161.
Buenos Ayres 55, 162.
Bulawayo 177.
Burgas 96.
Busley 44.

C.

Centralbahn, deutſch-oſtafrikaniſche 179, **180.**
Chamberlain, John 202.
Chartum 178.
Chemiſche Induſtrie 148, 155, 171.
— Verhältnis d. Inland- zum Auslandkonſum 187.

Digitized by Google

Chemische Industrie, deutscher Handel mit ihren Fabrikaten 56, 183.
Chile 147.
China, Deutschlands Handel mit 112 f.
— Deutschlands Anteil am Eisenbahnbau 119.
Clayton-Bulwer-Vertrag 134.
Clay, Henry 133.
Cobden, Richard 197.
Colombo 56.
Colon 157.
Columbia, deutscher Handel mit 157.
Cuba 142, 148.
— Deutsche Handelsinteressen 157.
Curaçao 144.
Cyankalium 171.

D.

Dänemark, Schiffsverkehr mit 91.
Dänisch-Westindien 141, 143.
Danzig 60, 66, 89, 90 f. Freibezirk 92.
Dar-es-Salam 162. Eisenbahn 180.
Deutsch-atlantische Telegraphengesellschaft 80.
Deutsch-australische Dampfschiffahrtsgesellschaft 57, 121, 172.
Deutsch-brasilischer Verein 161.
Deutsche Bank 95, 209.
Deutsche Levante-Linie 57, 95, 109.
Deutsche Ostafrikalinie 56 f., 65, 167.
„Deutschland", Schnelldampfer 47 f.
Deutschland u. d. Weltmeer 11.
— Anteile am Weltwirtschaftsverkehr 34.
— Schiffsbau 41.
— D. deutsche Reederei 51.
— Zukunft d. Seehandels 61.
— Deutsche und fremde Schiffahrtspolitik 68.
— und der überseeische Nachrichtendienst 78.
— in den europäischen Meeren 87.
— und d. Erschließung Asiens f. d. Weltverkehr 98.
— in den ostasiatischen Gewässern 119.
— in der Südsee 127.
— und die Vereinigten Staaten 145.
— die deutschen Interessen in Mittel- und Südamerika 152.
— und Afrika 165.
— Inlands- und Auslandsmarkt 185.
— Handelsbilanz 190.
— Baumwollkonsum 195, 215.
— Sozialpolitik 203.
Deutsch-Ostafrika 180 f., 199.
Deutsch-Südwestafrika 182.
Donau 32, 108.
Durban 168, 171.
Durchschnittsalter d. Schiffe 54.

E.

Eastern Extension, Australia a. China T. C. 79.
Eastern Telegraph Company 79.
Ecuador, deutscher Handel mit E. 156, 164.
Einfuhr aus China 120. Aus Australien 130. Aus Westamerika 139. Aus den Vereinigten Staaten 145.
Einwanderung in die Vereinigten Staaten 19, 22.
Eisenfabrikate, Inlandskonsum der 187.
Elbe 63 f., 65 f., 97.
Elb-Travekanal 4.
Emden 30, 60, 66.
Ems 66.

F.

Fidschi-Inseln 127.
Fletters, Oberst 179.
Fleischeinfuhr 146.
Fleischkonsum, Steigerung des 205.
Flensburg 60.
Flottenvereine, deutsche im Auslande 124.
Frachtsätze nach Ostasien 105.
Frankreich, Handelsbilanz 190.
de Freitas u. Co. (Reederei) 55, 154.
Friedrich Wilhelm IV. 98.

G.

Galatz 96.
Genua 54, 65.
Getreideeinfuhr 146, a. Argentinien 162 f.
Getreideproduktion Sibiriens 103.
Giffon, Sir Robert, 192.
Greytown 137.
Griechenland, deutscher Handel mit G., 94, 96, 157.
Großbritanniens Handelsbilanz 190.
— Textilindustrie 195.
Großer Kurfürst 143.
Großer Ozean 7, 76, 79, 81, 127, 131, 157.
Guam 127.
Guatemala 157.
Gummi 159, a. d. malaiischen Halbinsel 116.

H.

Haifanal 92.
Haidar Pascha 95, 107.
Halle, Ernst von, 53.
Hamburg 31, 50 f., 65, 138. Schiffsverkehr H.'s 45.
Hamburg-Amerikalinie 18, 51 f., 54, 97, 120, 131, 142, 154.
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft 52, 55, 154.
Handelsbilanz 50, 153.
Handels- und Zahlungsbilanz 190.
Handelsentwickelung Deutschlands 37.
Handelsflotte, deutsche H. im Vergleich zu anderen 38, 53.

Digitized by Google

Handelsstatistik 191.
Hankau 123, 125.
Hansa, brasilianische Kolonisationsgesellschaft 23, 160, 161.
Hansa, deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft 60.
Harrar-Bahn 177.
Havre 65.
Hawai 127. Deutsche Handelsinteressen a. H. 128.
Hay-Pauncefort-Vertrag 134.
Herat 110.
v. d. Heydt'sches Restript 16, 159.
Hochstraßen des Weltverkehrs 4.
Holland, wirtschaftspolitische Verbindung mit H. 32.
Hongkong 56, 114, 120 f.
Honolulu 127.

J.

Jackson, Andrew, 133.
Jaffa 96.
Jaluit-Gesellschaft 129.
Jangtse 123 ff.
Jangtse-Abkommen 125.
Japan 98, 147. Deutscher Handel mit J. 119. Dampferlinien J.'s 128. J.'s Handelsbilanz 190.
Java 57.
Jebsen (Alpenrader Reederei) 57.
Industrie, Interesse der J. am internationalen Güterverkehr 38.
Industrialisierung des Ostens 93.
Inland- und Auslandmarkt 185.
Joinville 191.
Italien, deutscher Handelsverkehr mit J. 94. Auswanderung 16, 20.

K.

Kabellinien 77, 78 f. Französische Pläne 80. Deutsche 81 f.
Kaffee, brasilischer 157, 159.
Kaiserfahrt 92.
„Kaiser Wilhelm II" (Schnelldampfer) 59.
Kaiser Wilhelmkanal 4, 91.
Kaiser Wilhelmsland 128.
Kapstadt 57, 168, 169, 171. Kapstadt-Kairo-Bahn 177 f., 180.
Kapland 176 f.
Karolinen 128.
Kautsky, Karl 209.
Kiautschou 82, 121.
Kingsinlinie 52, 55, 120.
Knöhr & Burchard Nachf. Reederei 57.
Kohlenstation im persischen Meer 111, an der Straße von Malakka 115, in der Südsee 128, amerikanische 127.
Kohlenverbrauch der Schnelldampfer 48.
Koloniale Aufgaben 27.
Kolonisation Sibiriens 102.
— Kleinasiens 110.
Kongobahn 176, 177.
Konia 107.
Königsberg 89, 90 f., 92.
Konstantinopel 95 f.
Kontinentalsperre 89.
Kosmos (Reederei) 53, 55 f., 131, 154, 164.
Kriminalität, Sinken der K. in England 201.
Kupfer 146 f.
Küstenschiffahrt, deutsche K. in Ostasien 118, in Südamerika 155, K.'sverbot unter fremder Flagge in Rußland 71, 91, 104.

L.

Laeisz (Reederei) 52, 57, 153.
Lagos 176.
Landwirtschaft, Interesse der L. am internationalen Güterverkehr 38. Notwendigkeit einer gesunden L. 211.
Langenburg (Ostasien) 181.
La Platastaaten 55, 154, 163.
Laurenzo Marques 171, 172, 179.
Leroy-Beaulieu, Paul 178.
Levante-Linie, deutsche 57, 95, 109.
List, Friedrich 3.
Liverpool 45, 65. Verkürzung des Seeweges von L. nach dem großen Ozean durch den Nikaraguakanal 140.
London 65.
Lübeck 90 f.
Lüderitzbucht 168.

M.

Malakka, Deutschlands Handelsverkehr in der Straße von M. 114. Produkte M.'s 116.
Manaos 54, 154.
Manila 127.
Marianen 128.
Maritime Canal Company 133.
Marokko, deutscher Handel mit M. 94, 167, 174.
Marshall-Archipel 128.
Marseille 65.
Maskat 111.
Meiklenburgs Reederei 89.
Mersina 96.
Mexiko 54. Verbindung nach M. 154. Handelsbilanz M.'s 190.
Mittelamerika, Deutsche Interessen in M. 152. Deutscher Handel mit M. 156.
Mittelamerikanischer Kanal 6, 8, 126, 127, 133 f.

Digitized by Google

Mittelmeer 4, 29. Deutschland im M. 94.
Mittelstand, Zunahme des M.'s in England 201.
v. Moltke, Helmuth Graf 108.
Mombassa 170, 177.
Montevido 55.
Montreal 54.

N.

Nachrichtendienst, internationaler 78. Deutschlands Anteil am i. N. 78.
Napoleon I. 131.
Naturalwirtschaft 198.
Navigationsakte 51, 68.
Neapel 54.
Nelson, Horatio 133.
Neu-Guinea 128.
New-Orleans 54.
New-York 54, 73, 97, 114. Verkürzung d. Seeweges v. N. nach d. großen Ozean durch d. Nikaraguakanal 140.
Nikaraguakanal 6, 8, 126, 127, 133 f.
Niederländisch-Indien 115. Deutscher Handel mit N.-J. 119, 121.
Niger 180.
Nikolajeff 96.
Norddeutscher Lloyd 18, 47, 51 f., 54, 58, 97, 114, in Ostasien 120, 125, in der Südsee 129, in Südamerika 154.
Norddeutsche Seekabelwerke 80.
Nordsee, deutsche Schiffahrt in d. N. 87.

O.

„Oceanic" 47.
Oder 66, 92.
Odessa 95.
Ofenburg 60.
Oranjefluß 180.
Ostafrikalinie, deutsche 56.
Ostasiatische Gewässer, Deutschland in den ostasiatischen G. 118.
Ostsee 29. Deutsche Schiffahrt in d. O. 87.
Ostseehäfen, Verkehr in den O. 90.
Ostseereederei 51, 87.

P.

Palästinareise Kaiser Wilhelms II. 109.
Palau-Inseln 128 f.
Panama-Kanal 133. Aussichten d. P.-K. 135.
Panama Canal Company of America 136.
Para 54, 154.
Parana 159, 161.
Paraguay, deutsche Interessen in P. 163.
Pernambuco 55, 154.
Persien, Rußland in P. 110.
Persische Eisenbahnen 111.
Peru, deutscher Handel mit P. 156, 164.
Petroleum 146 f.
Philadelphia 54.
Piräus 96.
Portland 54.
Porto Rico 142.
Prämiensystem Frankreichs 47, 71. Italiens 71. Japans 71.
Preußen-Deutschlands Weg zum Weltmeer 29.
Produktionsstatistik 187.
Proletariat, Differenzierung des P.'s 207.
Pulo Lantar 115.

R.

Ratzel, Friedrich 41.
Reederei, Die deutsche R. 51. Anteil an der Auswanderung 18.
Reichsauswanderungsgesetz 17.
Reichsbank, Jahresumsatz der R. 209.
Reuterisches Telegraphenbureau 83.
Rhein 32, 63, 67.
Rhodesia 177.
Rickmers Reederei 60.
Rio de Janeiro 55, 154.
Rio Grande do Sul 141, 161.
Rosebery 202.
Rostock 89.
Rotterdam 65.
Rumänien, deutscher Handel mit R. 94, 96, 146.
Rußland, Handel mit R. 91. Handelsbilanz R.'s 190.
Rust, F., Kapitänleutnant 116.

S.

Sachsen, Steigerung des Einkommens 204.
Sahara-Bahn 178.
Salesbury, Lord 202.
Saloniki 96.
Sambesi 178, 180.
Samoa 128.
Samsun 96.
Sankt Thomas 142 f.
Sandwich-Inseln 129.
Sansibar 168, 170.
Santa Catharina 159 f., 161.
Santos 55.
Schiffahrtspolitik, deutsche und fremde 68.
Schiffbau Deutschlands 41, 48 f.
Schiffbaumaterial, Bezugsquellen für 43.
Schiffsverkehr d. deutschen Häfen 45.
Schleppversuchsstation d. Nordd. Lloyd 59.
v. Schultze-Gävernitz, Gerhard 198, 208.
Schumacher, Prof. 130.
Schutzzoll i. d. Vereinigten Staaten 150.
Seefrachten 46. Nach Asien 105.

Digitized by Google

Seehandel. Verhältnis des Seehandels z. Landhandel 37, 189. Die Zukunft des deutschen Seehandels 61. Geographische Bedingungen u. S. 63.
Seemannsordnung 93.
Seegeschütze, moderne 46 f. Verhältnis d. S. z. Dampfschiff 52.
Seide, Transportweg d. S. 104.
Senegalbahn 176, 180.
Shanghai 56, 121, **122**. S.-Kiangwan-Eisenbahn 99.
Shantung-Eisenbahn u. Bergbaugesellschaft 112.
Siam 115.
Sibirische Eisenbahn 5, 98, **100**, 131. Güterverkehr d. j. E. 105. Personenverkehr 106.
v. Siemens, Werner 33. Dr. Georg 169 f.
Sierra Leone 176.
Singapore 56, 114.
Slomann, Robert (Reederei) 51, 57, 175.
Smyrna 95. S.-Trianda-Eisenbahn 99.
South-Africa Territories 166.
South-West-Africa-Company 166.
Sozialdemokratie 202.
Sozialpolitik 200, 210.
Spanien, Deutschlands Handel mit Sp. 94. Handelsbilanz Sp.'s 190.
Sparkasse, Steigerung d. Sp.-einlagen 205.
Steinkohle, Inlandskonsum d. St. 187. Wert d. deutschen St.-produktion 209.
Stellung eines Staates i. d. Weltpolitik 4.
Sterblichkeitsziffer, Sinken d. St. 201.
Stettin 30, 60, 89, 90. Freibezirk 92.
Stiller Ocean 7, 76, 79, 81, **127**, 131, 157.
St. Thomas **142** f.
Suakin 177.
Subventionspolitik **69**. Deutsche 77. Pläne d. Vereinigten Staaten 72, 150.
— In Ostasien 122.
— In der Südsee 127.
Südamerika, Kabelverbindung nach S. 82. Deutsche Interessen nach S. 152.
Suezkanal 4, 6, 108, 114, 168, 177.
Sundzoll 89.
Swakopmund 169. Eisenbahn 180, 182.
Syra 96.

T.

Tabakkonsum in Deutschland 206.
Tabora 180.
Tahiti 127.
Tanger 168.
Tanganjika-See 178, **131**.
Tarifpolitik 68.
Textilindustrie 38, 149, 172, **194**. Türkische 95. Inlandskonsum d. T. 187.
Thee, Transportweg d. T.'s 104.
St. Thomas 142 f.
Tistis 110.
Tigerbucht 179.
Togo, Eisenbahn 180.
Tokio 128. T.-Yokohama, Eisenbahn 99.
Transportleistungsfähigkeit d. Welthandelsflotte 45.
Transvaal, deutscher Handel mit T. 169, **171**, 173. Eisenbahnen 179.
Trapezunt 96.
v. Treitschke, Heinrich 26, 28.
Triest 65, 97.
Tripoli 96.
Triton, Reederei 60.
Trusts in Amerika 150.
Tsad-See 178.
Tsingtau 126.
Tunis, deutscher Handel mit T. 91, **96**, 169. Eisenbahnen 176, 179.
Türkei, deutscher Handel mit d. T. 94 f., **69**.

U.

Uebervölkerung, Gefahr d. 14, 28.
Ugandabahn 170, **177**, 179.
Uhambarabahn 176, 179.
Uruguay, deutscher Handel mit U. 156, **163**.

V.

Venezuela, deutscher Handel mit V. 157.
Veracruz 54.
Vereinigte Staaten v. Nordamerika, Subventionspläne d. V. St. 72. Auftreten d. V. St. im Großen Ocean 127. Ausfuhr nach Ostasien u. Australien 129. Die V. St. in Mittelamerika 132. Handel unter fremder Flagge in den V. St. 72. Deutschland u. d. V. St. 145. Handelsinteressen d. V. St. in Südafrika 168, **171**, 174. Handelsbilanz d. V. St. 190. Baumwollkultur d. V. St. 195 f.
Verelendung d. Massen 201.
Viktoria-Nyanza 131.
Volkseinkommen, Steigerung d. V.'s in Deutschland 204.
Volksvermehrung in Deutschland 13.

W.

Wachsen u. Wandern d. deutschen Volkes 13.
Walfischbai 168, 178.
Wätjen u. Co., Reederei 60.
Weizenausfuhr 91.
Weizeneinfuhr 146, 162 f.
Weizenkonsum, Steigerung d. W.'s 205.
Weltgeschichte 3.
Welthandel 34.
Weltmächte 26.

Digitized by Google

Weltmeer, Preußen-Deutschlands Weg z. W. 29.
Weltpolitik, Notwendigkeit d. W. f. Deutschland 14. W. u. Sozialpolitik 200.
Weltverkehr, Deutschland u. d. Hauptwege d. W.'s 87.
Weltwirtschaftsverkehr, Deutschlands Anteil am W. 34. D. Anteil am W. u. d. innere Lage 183.
Werften, Anteil d. deutschen W. am Schiffbau 42, 48.
Weser 66.
Westafrika, Britisch-, Portugiesisch-, Französ.-, Deutsch-W. 169.
Westindien, Dänisch- 141, 143, Niederländ.- 144.
Wladiwostok 79, 103, 124.
Woermannlinie 56, 167, 175.
Wohnungspreise, Steigerung in England 201. — In Deutschland 203.

Y.

Yap 128.
Yokohama 56.

Z.

Zahlungsbilanz 191.
Zinn auf d. malaiischen Halbinsel 116.
Zolltrage i. Deutschland 211.
Zollfreiheit f. Schiffsbaumaterial 71, 77.
Zollkrieg, Aussichten eines Z. Deutschlands gegen d. Vereinigten Staaten 146.
Zollverein, deutscher 51.
Zuckerausfuhr Deutschlands nach den Vereinigten Staaten 147. Nach Chile 153.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Druck von Ant. Kämpfe, Jena.

Digitized by Google

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

11Jan'62EE

RECD LD
JAN 31 1962

MAR 17 1992

AUTO DISC MAR 17 '91

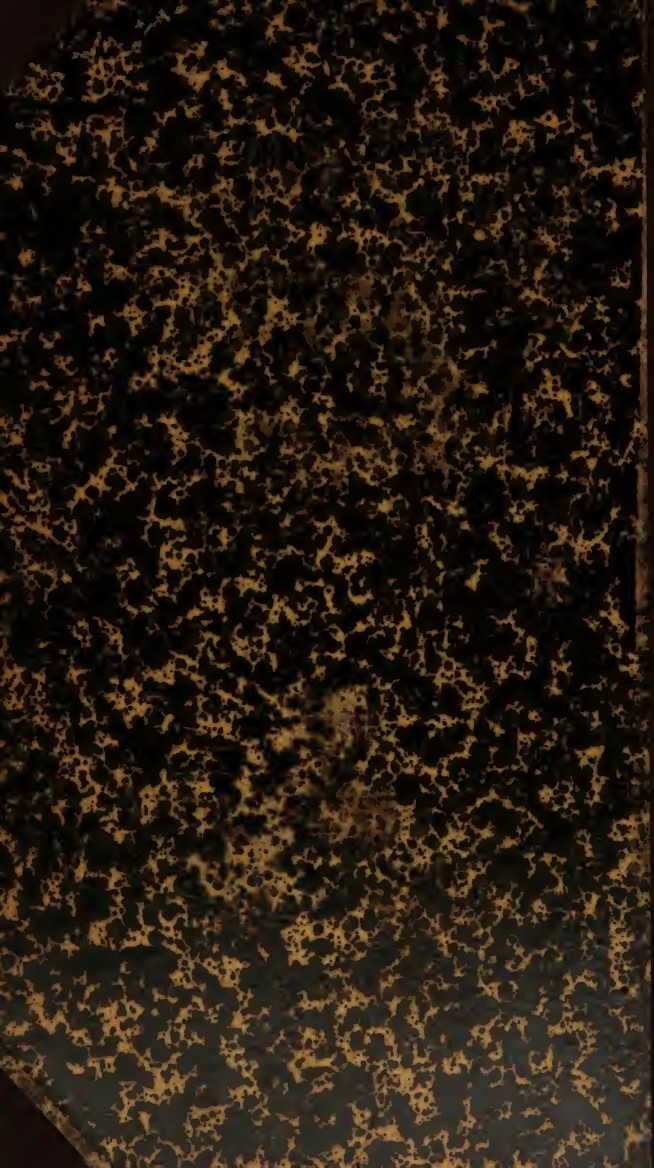
LD 21A-50m-8,'61
(C1795s10)476B

General Library
University of California
Berkeley

Digitized by Google

YD 01102
U.C. BERKELEY LIBRARIES
C006687224

Digitized by Google


Digitized by Google